

調 査 資 料

大 正 十 三 年 十 月

第 五 卷 第 七 號

ロンドンの交通問題

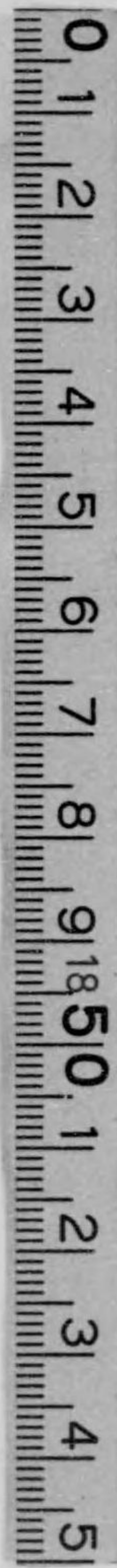
ロンドンの交通と交通問題……………一

ロンドンの交通争議の顛末……………四八

ロンドンの交通法案……………五五

東京市電気局調査課

(以印刷代謄寫
無斷禁轉載)



始



ロンドンの交通と交通問題

目次

A ロンドンの交通

- 一 ロンドンの地域と人口及行政組織
- 二 ロンドンの發達
- 三 ロンドン地方交通機關の發達
- 四 交通機關の現状

B ロンドンの交通問題

C 附表

- 一 世界四大都市運輸一覽表

本號は期せずしてロンドン號となつた。ロンドンの交通問題に關しては、從來度々海外の新聞雜誌に論議され來つたが、今春ロンドンに於ける電鐵並に乗合自動車従業者の同盟罷業勃發以來、益々重大化し、當事者は之が解決に頭を悩ましてゐる。新にロンドン交通法案が今議會に提出されたのもその具體化された一解決策に外ならぬ。ロンドンの交通事情を察知することに依つて、本市交通計畫に對し多少の參考を供するを得ば、編者の望外の喜びとする所である。

A ロンドンの交通

倫敦の交通問題を理解するためには先づ同市の行政組織、交通併に交通機關の現状を知らねばならぬ、そのために同地の地理について大體の知識を有つを便とする。

一 ロンドンの地域と人口及行政組織

ロンドンと云つても其處には幾つものロンドンがあることに注意せねばならぬ。舊ロンドン市 (City of London) ロンドン行政州 (London Administrative County) 大ロンドン (Greater London) 其他郵便、電信、瓦斯、電氣等の行政によつてロンドンは、夫々管轄地域を異にしてゐるのである。その面積と人口は左表に示す通りである。

大ロンドン	面積(平方哩)	人口(一九二二年)
内 譯		
一、メトロポリタン・ボリス區	六九一・八	七、四六二、四六二
二、シティー、ボリス區	一・一	一三、七〇六
ロンドン行政州	一一七・〇	四、四八三、二四九
内 譯		
一、ロンドン州	一一五・八九	四、四六九、五四三
二、舊ロンドン市	一・〇三	一三、四一五
三、其他	〇・〇三	二九一
水道局所管ロンドン	五六一・四	六、五七七、九八四
ロンドン郵便區	二三四・〇	
ロンドン電話區	六二七・〇	
ボリス、ロンドン	大ロンドンと同じ	

地圖を按ずるに、テムズ川は曲りくねつてはゐるが略ぼ東西に流れて大ロンドン地域を約々南北に平分してゐる。舊ロンドン市 (City of London) は大體大ロンドンの中核部に位し、テムズ川の北岸にある。その面積こそ僅かに一・一平方哩即ち日本橋區よりも稍小ではあるが、ローマ人居住時代からの由緒ある土地で、獨立の行政区を爲して居り、その市會は二〇六名の市會議員と二六名(終身)の參事員とより成り、所謂ロンドン市長 (Lord Mayor) はこの市會の議長である。

ロンドン州は前記舊ロンドン市を環つた楕圓形に近い地域で、二十八のメトロポリタン區に分れて居り、各區には三〇名乃至六〇名の區會議員（任期三年）と、區會議員数の六分の一の參事會員（任期六年）より成る區會がある。

ロンドン市とロンドン州とは合してロンドン行政州を成し、一四四名の州會議員よりなる一州會によつて統治されてゐる。右の州會議員は二〇名を選んで參事會員となつてゐる。ロンドン市は州會に四名の議員を、州の他の部分の選舉區（其數六十）からは二名づゝの議員を選出する。普通議員の任期は三年、參事會員の其れは六年である。州會は一名の議長を選挙する。議長は州ロンドン會議員で無くてもよいが、議員ならざる者を選挙することは殆んどない。

ロンドン州會は一般的重要な事項を掌理する權根を與へられてゐる。即ち其の中には、主要道路（主要公道の維持工事は州より經費を出す）、これを區に委任する）、主要下水、防火、トンネル、渡船及橋梁、公衆保健、住宅供給、公園、運輸及び學校等はこの内に入るのである。併し警察、水道事業、國庫補助による道路及下水、汚水處分、街頭照明、貧民救助、公共圖書館、テムズ河の航運等は州會の仕事ではない。州會は税金を課し又借款を起す權能がある。その行政事務は委員會及小委員會を通じて行はれ、その數は六十以上もあり、孰れも州會自身の任命するものである。

ロンドン州は前に述べた通り二十八の區に分れてゐる。この區會は州會の下に立つて州の命令を奉

ずるといふのではなく、州は區の聯邦と見るべきで各區には各々一名のメーヤー（區長）と十名以下の參事會員と六十名以下の區會議員より成る一の行政機關があるのである。

ロンドンの區會は地方公道改良及維持工事、舗装、點燈、清掃、撒水、地方的衛生事業等を掌り又労働者住宅を建設し、區有電燈設備を所有する權能を有してゐる。

ロンドンの州と區との權限の分界は決して融通の利かない固定的のものではなく、兩者の協定により、保健省の同意を得れば、一方より他へ權限を移譲し得るのである。然し兩方共に、與へるよりも取る方に熱心であるから仲々さうふことは爲ない。現に州會は其の經營する電車を、或る方面に敷設しやうとするに際し、その線はロンドン全體から見ても極めて必要なるにも拘らず、道路使用に關する權限が區會にあり、區會がそれに同意せぬため、困難を感ずることあるが如きはその一例である。

大ロンドン (Greater London) といふは國勢調査及び記録長官の報告書に公式に用ゐられてゐる言葉で、ボリス・ロンドンと同一地域である。

即ちロンドン州の更に外廓なるミッドルセクス州の全部及びエセックス、ケント、サリー、ハートフォードシャー州の一部を含む六九二・九平方哩の地域である。英人の好んで誇稱する「世界の真中」チャーリング・クロスを中心として半徑十五哩の圓を畫くと大體大ロンドンが此の圓内に入るのである。

大ロンドンの警察行政はロンドン市はロンドン市會が之を掌り、其他の地域に對しては警視總監を通じて内務省が之を掌つてゐる。その費用の一部は其の管内の自治體が、殘額は國庫が之を負担する。

二 ロンドンの發達

ロンドンにはローマ時代にはロンヂニウムと稱せられブリタニアに於ける九殖民地の一として可なり
の繁盛を見たが、第五世紀に於けるローマ人撤退後四百年間、ロンドンは云ふに足るほどの發達をし
なかつた。併しノルマン征服後は次第に繁榮に赴き十二世紀中には商人が此處に多く集り來つてテム
ズの岸に殷賑なる波止場が出来城壁が取り擴げられた。ギルドが現はれたのも此頃である。ギルドは
十四世紀には堅固なる地歩を占めて商業上並に地方行政に勢力を振ふに至り、遂に同業組合となつた。
十六世紀に至つて海外貿易の開始と共にロンドンの商業は著しく發展した。次の十七世紀は不幸な
世紀であつて、クロムエルの革命があり、又一六六五年の大疫病にはロンドンの人口は其の一割の生
命を奪はれ、翌年の大火には城壁内の面積の三分の二は烏有に歸した。が併し奮闘的なるロンドン人
は數年にして從來以上の繁榮を持ち來らしめた。十八世紀は入つてはロンドン郊外も大に發展したが
人口の激増は同世紀から十九世紀にかけての産業革命完成後に俟たねばならなかつた。英國のセンサ
ス（國勢調査）は一八〇一年が始めてあるから、それ以前のロンドンの人口は推定に過ぎないが大

體次の如くである。

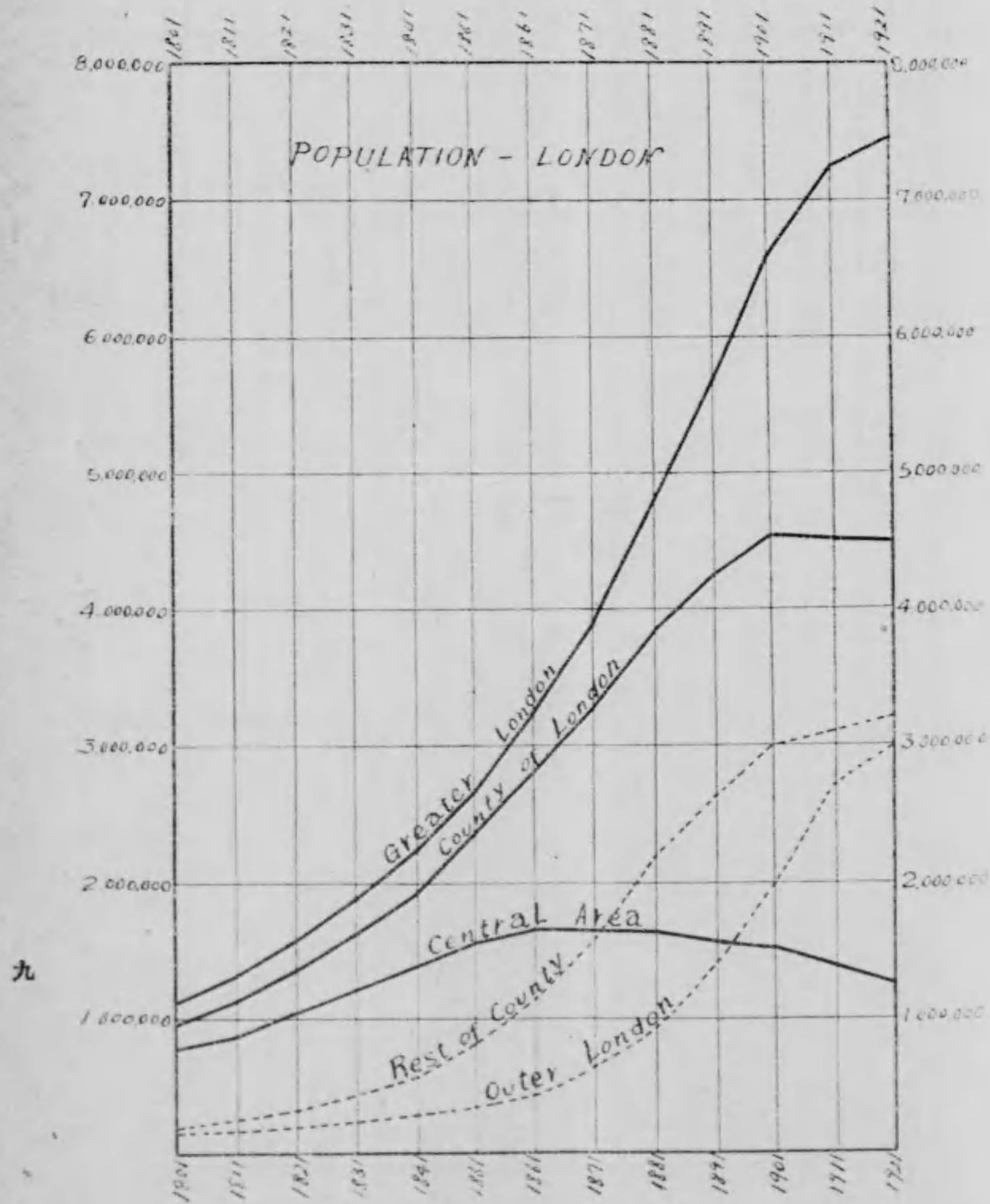
年	人口
一五〇〇	四〇、〇〇〇
一六〇〇	二五〇、〇〇〇
一七〇〇	五〇〇、〇〇〇
一八〇〇	九〇〇、〇〇〇
一八五〇	二、五〇〇、〇〇〇
一九〇〇	四、五〇〇、〇〇〇

なほ一八〇一年以降の國勢調査の結果を左表並に第一圖を以て示し、第二圖には他の大都市との比較圖を掲げて参考に供する。

第一表 ロンドン人口表

年	「中央地域」 の地域	上記以外 の地域	ロンドン 行政州	外ロンドン <small>エキストラ</small>	大ロンドン
一八〇一	△ 七三、〇〇〇	△ 一七、〇〇〇	九五、三〇〇	二五、三四	一二四、六四
一八一	△ 八三、〇〇〇	△ 二四七、〇〇〇	一、三九、三五	一八四、五四	一、三三、八九

第一圖



九

調査資料

1821	△ 一、〇四、〇〇〇	△ 三五、〇〇〇	一、三七九、五四三	二六、八〇八	一、五九、五二
1831	△ 一、二九、〇〇〇	△ 四三、〇〇〇	一、六五、五八二	二四七、九九〇	一、九〇三、五七二
1841	△ 一、三三、〇〇〇	△ 五六、〇〇〇	一、九四九、二七七	二八六、〇六七	二、三五、三四四
1851	△ 一、五〇、〇〇〇	△ 八三、〇〇〇	二、三三三、三四一	三七、五九四	二、六八〇、九三五
1861	△ 一、六二、〇〇〇	△ 一、一四、〇〇〇	二、八〇八、四九四	四四、二二六	三、三三、七〇〇
1871	△ 一、六七、〇〇〇	△ 一、五九、〇〇〇	三、二六一、三六六	六四、二四五	三、八五、六四一
1881	一、六八、五九四	二、一八、七三三	三、八三〇、二九七	九六、三六四	四、七六、六一
1891	一、五九、二六一	二、六四、六三三	四、二七、九五四	一、四〇五、八五三	五、六三、八〇六
1901	一、五九、二六六	三、〇〇七、三三一	四、五五、二六七	二、〇四五、一三五	六、五八、四〇二
1911	一、三三、〇三三	三、二八、六七一	四、五二、六八五	二、七九、六七三	七、五、三五八
1921	△ 一、二五、〇〇〇	△ 三、二五、〇〇〇	四、四八三、二四九	二、九二、九一九	七、四六、二六八

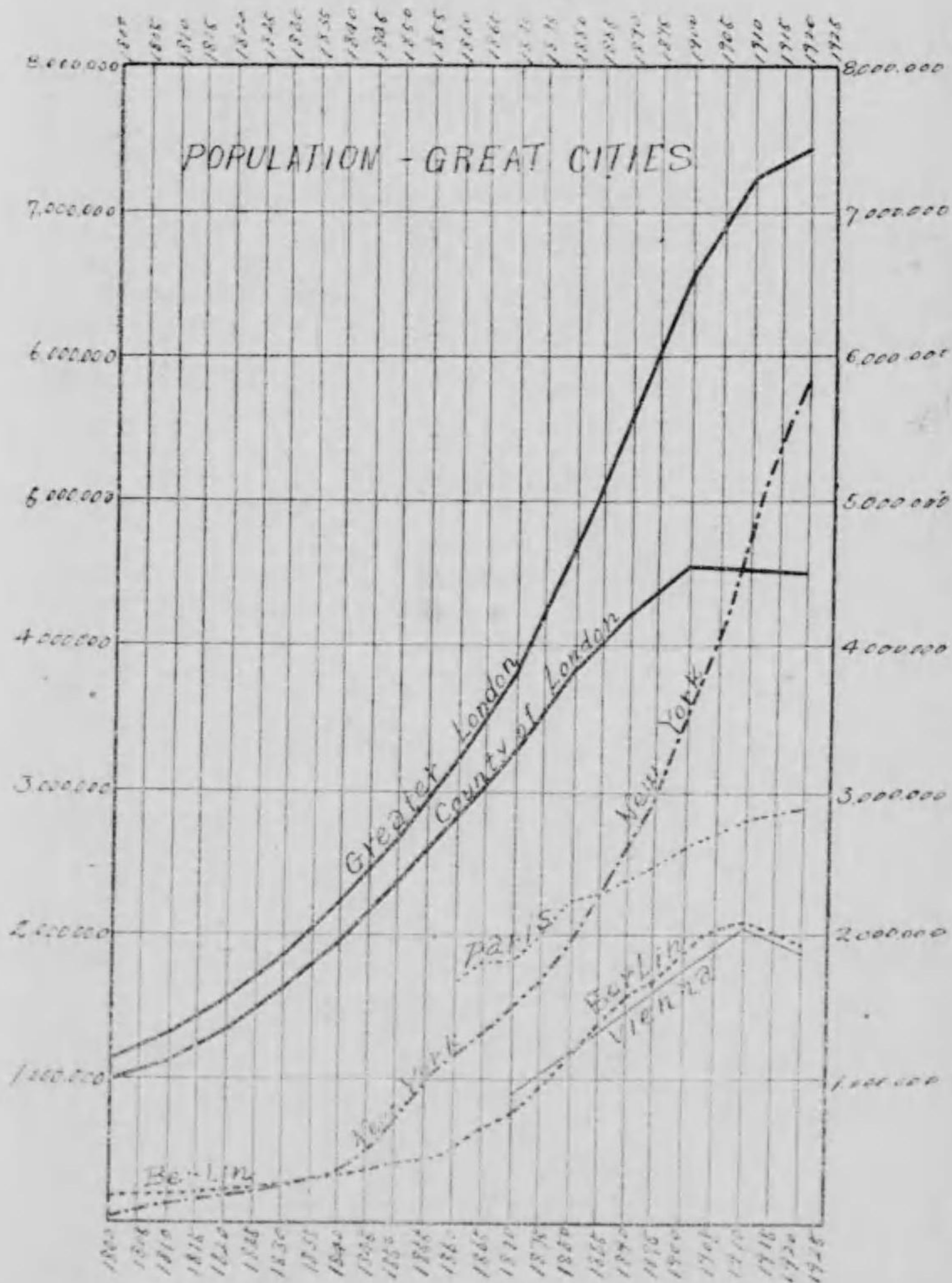
註一、△ 大約の數に過ぎず

註二、「中央地域」とは左の地域を含む

The City of London, the city of Westminster metropolitan boroughs of St. Marylebone, St. Pancras (south of Euston-road), Holborn, Finsbury, Shoreditch, Bethnal-green,

八

第二圖



Stepney, Southwark, Bermondsey, Lambeth (north of Kennington-lane)

以上地域面積一二、二六八エーカー(約一九平方哩)

圖によつて見られる如く、ロンドンの人口は十九世紀に入つてからは、殊にその中頃から非常の勢を以て増加して居る。都市人口集中の原因は農業方法の進歩、産業革命、商業の發展にあるとせられるが併し市内并に市外と市外間の交通機關の發達が之に伴はなかつたならば、かくも急激に膨脹しなかつたであらう。

圖に於て注意すべきことは一八五〇年頃まで段々に上つて來た中央地域の人口が同年頃から、その勢を減じて一八六一年より二十年間は殆んど増減なく、一八八一年からは曲線は下降し始め、今世紀に入つては著しく減退の勢を強め、一九二一年の人口は一八三三年頃のそれに等しく、最盛期即ち一八七一年頃に較べると約四十一萬の減少である。中央地域に於ける人口の漸減に引きかへ、該地域以外のカウンチー並に郊外ロンドンの人口増加は目覺しいものがある。即ち大倫敦の人口は交通機關殊に高速運輸機關の發達に従つて漸次中央地域より郊外に向つて移動したのである。左の統計は人口の増減の著しき地域を例示せるものである。

地名	一九〇一年乃至一九二二年間の増減	一九〇一年乃至一九二二年間増減
舊ロンドン市	△ 二七・〇%	△ 三〇・三%
ホルボーン區	△ 一六・九	△ 一三・三
フィンズベリー區	△ 一三・三	△ 一三・五
キングスベリー町	八・五	一二六・一
サウスゲート町	一二四・一	一六・四
エンブリー町	一三六・七	五一・四
マートン・アンド・モートン町	一五八・五	二四・〇
大ロンドンに於て人口密度の最大最小なるものは左の如くである(一九二二年調査)		
地名	人口密度(エーカーに付)	
サウスワーク區	一六三・〇	
ショーアデツチ區	一五八・五	
ベスナル、グリーン區	一五四・二	
ハットフィールド村	〇・二	
バーネット村	〇・五	

因にロンドン行政州の平均密度は五九・九人、外環諸州(大ロンドン内)平均密度は八・一人、又大ロンドン總平均は一六・九人になつてゐる。

三 ロンドン地方交通機關の發達

英國に於ける鐵道の發達を見るに、鐵道は道路が悪かつたがために、發達したといふ感を抱かせられる。ロンドンの道路が如何に悪かつたかといふことは、有名なベツビーの日記、一六六八―九三年三年八日の條に左の記事があることによつて想像がつく―但し東京の惡路に慣れてゐる吾々には、それは不思議に感じないかも知れない。

『王は朝の三時頃ホワイトホールより御出御あらせられたるに、ホルボーンなるキング門の邊にて運悪く御車覆へりたり。泥塗みれとならせられ給ひしかど玉體に恙あらせられず』
又マコーレー郷はデンマークの王子が一七〇三年サセツクス州なるベツトワースまでの九哩の路を行くに六時間を要し、隨員の乗車數輛が顛覆せることを叙してゐる。其他當時道路に生じたる轍の跡の底深く、往來にて此の中に陥りて動きの取れずなりたる車、列を爲し、二三十疋の馬を以て一つづゝ之を引き出せりなどの記録がある。

この事態を救ふために取られた最初の方法は轍跡に板を敷くことであつたが、やがて、路面と同じ

水平面に板を敷くことゝなつた。今日英國で市街鐵道のことをトラムウエーと稱へてゐるが、此のトラムなる言葉は一五五五年頃風くも丸太路のことを意味してゐた(トラムは瑞典語で丸太を意味する由)そしてこれは岩坑から川岸へ石炭を積出すために用ゐられ、石炭車には石炭二噸を積み馬に牽かせた(普通道路では〇・八・乃至〇・九噸位だつた)。其他木のレールに縁を附けたり、薄い鐵の鞘をレールに被せて摩擦を防いだりしてゐたが、大した進歩を見なかつた。併し一七四〇年に始めて全部鑄鐵製のレールが造られ、これは可成廣く鑛山地方で行はれたが、一般交通には顧みられなかつた。其後從來レールに鋳を附けてゐたのを、車輛に鋳を附けることに改良され(一七八九年)又た車輛も一臺で大型のものであつたのが小型のもの數輛を以て例車を組立てることに改良された。世間一般の荷物運搬用のものが開通したのはサレー・アイアン鐵道で十九世紀に入つた最初の年であつた。これは馬に牽かした。蒸氣機關車が初めて使用されたのは一八〇四年で十噸の荷物を一時間五哩で運んだ。併し乗客を乗せるやうになつたのは、やつと一八二五年以來のことだ。丁度今から百年前からである。當時は鐵道熱が冷靜で反對も可成激しかつたが、リヴァプール・アンド・マンチエスター鐵道が一八三〇年は蒸氣機關車を用ゐて運輸することに見事成功してからは、鐵道敷設熱が昂騰し、一八四一六年には最高潮に達し、その反動は恐慌となつて一八四七年に襲來したのであつた。ロンドンに終端驛を有する汽車線も大部分一八四〇年乃至一八五〇年の間に開通したものである。

次に市街鐵道の發達を瞥見して見るに、市街道路に鐵道を敷いて乗客を運んだのは米國の紐育に設けられたものであつたが、これは失敗に終つた。英國ではジョージ・フランシス・トレイン氏が一八六〇年にパークン・ヘッドにステツプ軌條の一線を設けたのが始まりで、翌年ロンドン市内の各所に同じ方式の線路を設けたが、表面が迂り易いのと、レールの鋳が他の車馬に非常な不便を與へるといふので、數月ならずして除去された。其後ロンドンでは一八六九年から翌年にかけて、市内に鐵道を設けることが提唱され、議會に都合八つの敷設法案が提出されたので、それに對して一八七〇年の市街鐵道法が制定せられた。これによつて地方廳(ロンドンでは當時の首都工務局、今の州會、但し舊ロンドン區は除外)は該鐵道の取締、統制權を與へられた。

かくて一八八九年の夏には十四の私營會社がロンドンにあつて、その運轉路線哩の合計一二九・一三(内州外二二・六三)拂込資本三百四十七萬八千餘磅、一ヶ年乗客數一億六千九百十二萬人を有してゐた。ロンドン州會は一八九一年十月、市街鐵道買收案を決定し、買收し得る時機に達したる線路より買收を始め、買收したる線路は賃貸料を出さして元の會社に貸付けてゐた。併し一八九八年に買收したテムズ南部の線は州會自らの手で經營することゝした。其後動力を馬より電氣に変更するに際し、實際の事情は州會自身の手で電化するに非れば満足に出來ないことが分つたので、先に買收して貸付けてあつた線を回收し一九〇六年四月一日から自營を實施することになつた。其後一九一九年三

月末日迄に州會は十四の會社から路線哩一一三哩に上る線を買收し、一九一九年三月末日現在で、ロンドン州内で州會が經營してゐない電車は會社數四、路線哩七・七五に過ぎず、これらは一九三〇年までに買收される豫定になつてゐる。

州會は買收、自營を行ふと共に、從來別々に運轉せられてゐた線を統一して運轉するために各般の改良を施した。改良の一である電化については左表が一目に其れを示してゐる。

年	電化された 哩 (路線哩)		馬車鐵道線 (路線哩) 改良中の哩 數を含む		計(約) (路線哩)
	若干哩は電化 中	若千哩は電化 中	馬車鐵道線 (路線哩) 改良中の哩 數を含む	計(約) (路線哩)	
一九〇二—三	一九・二五	八八・六三	八八・六三	八八・六三	
一九〇三—四	三〇・三六	六九・三八	七三・六三	八八・六三	
一九〇五—六	六一・二五	五二・七五	一一〇・三六	一〇四・〇〇	
一九〇七—八	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一二〇・三六	
一九〇九—一〇	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一三五・三六	
一九一一—一二	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四六・二五	
一九一二—一三	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一三—一四	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一四—一五	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一五—一六	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一六—一七	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一七—一八	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一八—一九	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九一九—二〇	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二〇—二一	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二一—二二	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二二—二三	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二三—二四	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二四—二五	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二五—二六	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二六—二七	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二七—二八	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二八—二九	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九二九—三〇	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三〇—三一	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三一—三二	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三二—三三	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三三—三四	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三四—三五	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三五—三六	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三六—三七	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三七—三八	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三八—三九	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九三九—四〇	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四〇—四一	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四一—四二	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四二—四三	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四三—四四	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四四—四五	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四五—四六	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四六—四七	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四七—四八	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四八—四九	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	
一九四九—五〇	一一・二五	一九・一一	一三五・三六	一四八・二五	

一九一八—一九 一四四・五〇 四・五〇 一四九・〇〇

左表は車輛の方から見た電化の變化を示してゐる。

年次	電車數	馬車數
一九〇二—三	三〇六	五一七
一九〇三—四	三〇六	二九〇
一九〇六—七	六七一	七二三
一九〇九—一〇	一、三二六	一二七
一九一二—一三	一、六七六	七四
一九一三—一四	一、七三七	五六
一九一四—一五	一、七四五	三七
一九一八—一九	一、八二八	九

ロンドンの地下鐵道は地下淺き所にあるものと深き所(七十尺乃至百八十尺)にある所謂チユープとの二つがあるが、後者の方が多い。前者に屬する主なるものはインナー・サークル(内部環狀線)がそれである。一八六三年にビショップス・ロードからファーンリントンまで約三哩四分の三並にケンントンからウエストミスターまで約二哩半開通したのを手始めに一八八四年に至つて内部環狀線十三哩が設工し

た。この線は多く開放鑿道の構造を有し、始め汽力を以て運轉してゐたが一九〇五年電化工事を終へた。

チューブの方は始めから電力運轉計畫を立て、一八九〇年十二月に銀行からストックエールまでの三・二が哩先づ開通した。その後の工程は左表の如くでをる。

年	開通哩數	累計
一八九〇	三・二	三・二
一八九八	一・六	四・八
一九〇〇	七・三	一二・一
一九〇一	一・四	一三・五
一九〇四	三・五	一七・〇
一九〇六	一二・七	二九・七
一九〇七	一〇・二	三九・九
一九〇八	六	四〇・五
一九一二	四	四〇・九
一九一三	四	四一・三

一九一四	三	四一・六
一九一五	二・三	四三・九
一九二〇	一	四四・四

オムニバス(乗合車)はバリから始まつたもので、ロンドンへはシリビア J. Shillbeer 氏によつて一八二九年に輸入され、メリールポーン路のヨークシャー・スチンゴーからイングランド銀行までを二區とし一區六片で運轉したのが初まりである。一八三三年に汽力を用ゐたバスが採用され暫くの間バヂントンと銀行との間を定期に運轉された。併し此の種の乗物は結果が面目くなかつたので段々と數を減じて一八四〇年には汽力を用ゐたバスは影を潜めた。併し馬に牽かしたバス即ち乗合馬車は急に増加し、一區一片制は一八四九年に、二階式のものは一八五一年に採用された。その他種々の改良が行はれ、一八九九年には約六十年目で機力運轉のバスが現はれた。現に用ゐられてゐる二階式の乗合自動車は一九〇四年に初めて認可され、一九〇七年には一般的に用ゐられ始めたが、併し一九一年までは主なるバス會社でも馬を用ゐてゐたのであつた。

辻馬車(キャブ)が過去一百年間にロンドン市内の交通に貢獻した功勞は見逃すべからざることである。キャブが現はれるずつと前から(十六世紀の半頃から)大型の馬車は使用されてゐたが、一八二三年に此の輕快な二人乗二輪馬車が初めて認可を受けて公衆の用に供せられることになると、それ

が大型四輪六人乗のハツクネー・コーチに比べて賃金が三分の一であるといふことも手傳つて大に流行した。併し諸種交通機關の發達、殊にタクシー・キャブの出現はキャブに致命的打撃を與へ、今日では市内に殆んど其姿を見る能はざるに至つた。

左表は今世紀の始めに於ける乗物の變遷を如實に現はしてゐる。

公衆用乗物認可數

年	貨馬車(貨自動車)		乗合		市街鐵道		總計
	二輪車	四輪車	馬車	自動車	馬車	電車	
一九〇三	七、四九九	三、〇五五	三、六三三	一、一三三	一、一四三	五七九	一六、七六〇
一九〇四	七、二七〇	三、九〇〇	三、五五一	三三	九八八	八〇〇	一六、三七九
一九〇五	六、九六六	三、五五五	三、四八四	二四二	七六六	一、二四四	一六、六六五
一九〇六	六、六四八	三、四四四	二、九四四	七三三	九〇五	一、三六六	一六、六六六
一九〇七	五、九五三	三、八六六	二、五七七	一、〇五五	四〇四	一、七七八	一六、四七五
一九〇八	四、八二六	三、六四九	二、一五五	一、一三三	三三三	二、〇〇三	一六、八四四
一九〇九	三、二九九	三、一三三	一、七七一	一、八八〇	二二九	二、一六九	一五、九〇六
一九一〇	三、〇〇三	二、七二二	一、一〇〇	一、〇〇〇	三三三	二、四四二	一五、九五五
一九一一	一、〇四四	二、二九三	七六六	一、九六三	二、七四九	二、七五五	一六、四七六
計			馬車乗合 自動車乗合	計	馬車 電車	計	

備考 本表の數字は各年に於て警視廳が認可せる大ロンドン區内の乗物の認可數を示すものであり

所有者が變る毎に認可を受けることを要するから、數字が其儘に現在車輛數を示すのではない。

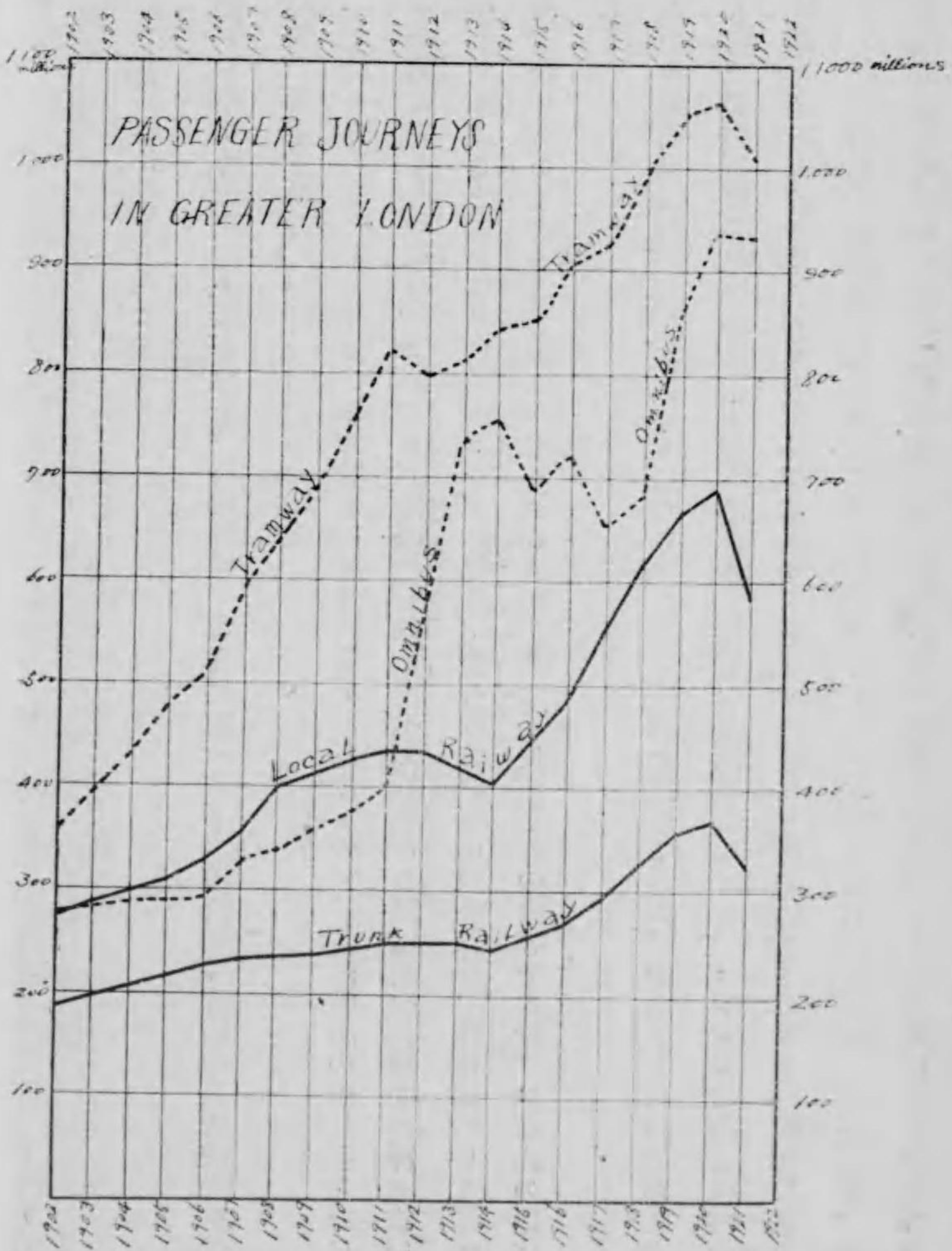
四 交通機關の現状

ロンドンの交通機關は上掲の如く、幹線鐵道、地方鐵道(地下鐵道及郊外連絡の高速鐵道を含む)、路面電車、乗合自動車、タクシー等である。

第一表は一九〇二—二一年間の乗客數並に乘車度數を示したもので、各種機關の發達程度並に利用程度を知るに足るであらう。ロンドンが他の大都市に比べて特異なる點は乗合自動車が群を抜いてよく發達してゐることである。即ち大ロンドンに就て見れば全乗客の三割三分、州内について云へば實に四割三分を占めてゐることによつても知られる。第二表及第三表の内容を比較すれば此の點は明かであらう。

又その普遍的に行き亘つてゐることについてもバスは群を抜いてゐる。即ちテムズ河の南北共に市内到る所、其の運轉路線開通し、市の中心より遠く州の最端にまで延び、ロンドンで最も便利な交通機關である。電車の方はテムズの南及び高速線の無い市の東北方面に於ては可なり一般的に敷設されてゐるが、市の商業中心地に入り込んでゐない。このテムズの北にある小面積は約長二哩、幅一哩半、即ち三平方哩であるが、道路交通が最も激しい部分であるから、たとへ此處に電車を敷き得たと

第三圖



(第一表)

大ロンドンに於ける乗客統計

年	乗客数(単位百萬)					大ロンドン 推定人口數	人口一人當り乗車回数				
	地方線	幹線	計	市街道	乗合車		鐵道	市街鐵道	乗合車	計	
1902	277	183	465	381	230	1,105	70	54	42	166	
1903	291	198	489	394	237	1,170	73	58	43	174	
1904	293	207	505	432	238	1,223	74	64	43	181	
1905	305	215	520	473	291	1,239	76	70	42	188	
1906	329	229	558	509	292	1,330	81	73	42	195	
1907	356	233	589	590	330	1,509	84	85	47	219	
1908	400	234	634	636	340	1,610	90	90	48	228	
1909	411	237	648	688	360	1,696	91	95	51	238	
1910	425	243	668	764	377	1,809	92	106	52	251	
1911	436	250	686	822	400	1,908	94	113	55	262	
1912	436	250	686	797	552	2,035	94	109	75	278	
1913	417	250	667	812	736	2,215	91	110	100	301	
1914	404	245	649	844	757	2,250	87	114	102	303	
1915	440	260	700	852	689	2,241	97	118	95	310	
1916	477	270	747	907	721	2,375	104	127	101	332	
1917	547	295	842	923	654	2,419	123	134	95	352	
1918	610	325	935	992	682	2,609	133	146	101	385	
1919	662	353	1,015	1,033	861	2,929	138	143	117	398	
1920	690	368	1,058	1,063	936	3,057	143	144	126	413	
1921	588	324	912	1,009	932	2,853	122	135	125	382	

△ 此の減少は主として地方鐵道に於ける通し乗客計算方法の變更に起因す

しても、徒らに混雑を増すだけであらう。又高速線について見ても、州内には八十九路線哩、州外大ロンドン内に三十三哩の高速線を有してゐるのであるが、高速線の分布は不平均である。即ち全延長哩のうち約十二哩だけしかテムズの南には敷かれてなく、又テムズ河の北に於ても中央部及び西南部のみに、即ちウエスト・エンドに主として設けられてゐるのである。南ロンドンに高速線設備が缺けてゐるのは此の方面の人口密度が河の北に比べて約半分であることに歸すべめであらう。

(1) 乗合自動車

乗合自動車運輸の約八割はロンドン・ゼネラル・オムニバス会社によつて行はれて居る。運輸路線数は約百五十、総路線哩数約二千哩、使用臺數三千百臺、乗客數は一九二〇年七億六千八百萬人、一九二一年八億六千八百萬人走行哩數は一九二〇年八千五百八十四萬四千哩、一九二一年九千八百七十四萬五千哩、營業收入一九二〇年六百六十六萬五千磅一九二一年八百六十萬磅である。

車臺の大多數は二階式のもので無蓋の屋上には二十八、階下には二十六の座席あるものが最新式で、舊式のもの、屋上二十四、階下二十四座席である。ロンドンでは市内電車も二階式のものを用ゐられてゐる。此の頃のやうに道路交通が激しくなり、路面の使用經濟即ち路面占有單位面積に對する乗車人員が問題にされるに至つて、ロンランの二階式車輛はその能率の高きを以て注目されてゐるのである。

ロンドンの乗合自動車は其の乗車賃の安いことを以ても著しい。即ち從來半哩一片、一哩一片半、一哩以上は約一哩につき一片の割合に近い賃錢を徴してゐたが、一九二三年一日からは一哩一片に値下した。他の電車事業もこれに應じて同額の乗車賃率を採用した。

(2) 市街電車

ロンドン州内の市街電車 殆んど凡て州會の電車である。大ロンドン区内には多數の都市團體及び三つの私營會社が經營してゐること別表に示す通である。表中所有線哩と營業哩とが異つてゐるのは、都市團體が所有してこれを私營會社に貸下げてゐるからである。

州會の電車は州會の電車部が之を主管し、部は運輸、電氣、車輛、軌道、總務の五課に分れてゐる。州會電車事業は別表の他左表を參考のために掲げる。

(一) 大ロンドン市街鐵道事業 (會社は1919年其他は1920年3月末日迄の一年)

各事業者別所有路線哩	同營業線哩		總送乗客數	運輸車哩數	總收入 ポンド	總支出 ポンド	所有車輛數		
	單線	複線						計	
ロンドン州會	9.57	140.10	149.67	147.23	683,124,156	53,156,030	4,282,114	3,630,899	1,874
其他都市團體	26.74	97.72	124.46	79.18	239,910,079	12,927,845	972,608	924,958	439
私營會社	7.22	69.03	76.25	123.94	208,475,935	17,965,924	1,405,824	1,204,006	613
計	43.53	306.85	350.38	350.38	1,063,510,230	84,049,829	6,660,546	5,898,863	2,876

(2)

正味資本支出 (三月末日まで)	一九一九一・二〇	一九二〇一・二一
運輸車哩數	一三、四三七、五七六 ^{ボンド}	一四、〇二〇、五〇二
運輸乘客數	五三、一五六、〇六〇	五七、四八八、二三二
車哩當り同上	六八五、一二四、一五六	六八九、四五二、〇三六
乘客運輸收入	一二・八九〇	一一・九九〇
乘客當り乘車料 (ペンス)	四、一六八、五一二 ^{ボンド}	四、七六九、四七七
車哩當り平均收入 (同)	一・五〇〇	一・七〇〇
一車一日平均走行哩	一九・四〇〇	二〇・五〇〇
一日平均車時	一一四、五〇〇	一二〇、二〇〇
平均使用車輛數	一二・八〇〇	一三・四〇〇
普通車	一、二四八	一、二七八
附隨車	一一五	一一六
平均速度 (哩)	八・九一	九・〇二
所有車輛		

二六

ボギー車	一、三七六	一、三七六
單車	二四〇	二四一
鋼製地下道用車輛	五〇	五〇
附隨車	一五八	一五八
馬車鐵道用車輛	九	四
線路延長		
(一) 州會運轉の線		
コンデット式	一一一・九三〇	一一二・〇四〇
架空線式	一九・七七〇	二一・五三〇
馬車鐵道 (電化中)	四・六一〇	四・六〇〇
計	一四六・三一〇	一四八・一七〇
(二) メトロ會社運轉の線		
架空線式	二・八〇〇	二・八〇〇
總計	一四九・一一〇	一五〇・九七〇
三月末日現在營業線	一四四・四七〇	一四六・三四〇

二七

乗車賃は區間制を採用してゐる。その賣上の結果は左の如き率になつてゐる。十四歳以下の小兒は半額である。

乗車賃 ベンス	發行切符の割合%	
	1919-20	1920-21
1/2	.1	.2
1	63.0	41.2
1 1/2	0	11.9
2	23.0	28.0
3	8.3	8.5
4	4.2	7.5
5	1.3	1.1
6	.1	1.6
7	.0	.0
8	—	.0
9	—	.0
計	100.0	100.0
發行切符總數	685,124,156	689,452,036

年	普通 片道券	小兒 割引券 (片道)	労働者割引券	
			往復	片道
1919-20	85.8%	1.7%	4.4%	8.1%
1920-21	82.3	3.2	2.1	12.4

(3) 高速線及び鐵道幹線

ロンドンの高速線は地下鐵道のみで高架線はない。地下鐵道會社は十三もあり、その路線は三十に上つてゐるが、大部分の交通は「地下鐵道系統」、ロンドンで普通にコムバインと稱せられてゐる系統

によつて運ばれてゐる。この地下鐵道團にはロンドン電氣鐵道會社(深部式地下線)(これには普通ベーカー線、ピカデリー線及びハムプスレット線と稱せられる線が含まれる)セントラル・ロンドン會社(同上)シティー・アンド・サウス・ロンドン會社(同上)及びメトロポリタン・デストロクトリタン(大部分開放鑿道)及び前出のロンドン・ゼネラル・オムニバス會社より成つてゐる。メトロポリタン・デストロクトリタン線とは元來蒸氣鐵道線として夙く建設されたことは鐵道の發達を述べた時に記した通りで、其後電化されて高速運輸系統に入つた。

「コムバイン」線の他に左の鐵道も高速線の中に入れることが出来るであらう。

- グレート・ノーザン・アンド・シティー(深部式地下線)
- メトロポリタン(淺部式地下線及び開放鑿道)
- イースト・ロンドン(開放鑿道)
- ワテラルロー・アンド・シティー(深部式地下線)
- ノース・ロンドン(開放鑿道)
- ホワイトチャペル・アンド・バウ・ジョイント(同上)
- ハマースミス・アンド・シティー・ジョイント(同上)

地下線は凡て獨立に、即ち各々の線に運轉する列車は他の線の軌道に運轉しない。併しメトロ・デ
 べトリクト線とメトロ線とは「内部環狀線」と稱せられてゐる楕圓形の路線上を共同して運轉して
 る。此の路線は長さ約十三哩半で二十七の驛を有し、ロンドンの商業中心地を周廻し、凡ての主要終
 端驛に近接して通つてゐるが、正確に驛を通つてはゐない。

ロンドンの高速線系統で注意すべきは、高速線と蒸氣鐵道線とを連絡して列車運轉をやつてゐるこ
 とである。かくて市中央と郊外とは直接連絡されるのである。例へばデストリクト線の列車はサウ
 ス・ウエスターン鐵道及びミッドランド鐵道の軌道に運轉するの類である。但しこのために蒸氣鐵道
 専用道路に沿うて特別の軌道を設けてあるのであつて、同一の軌道を汽車と高速電車とに共用する
 ではない。

極速線の乗車賃は區間制で、一九二二年には一哩につき一片半より十八哩十二片までに異つてゐた
 車にはメトロ・デイストリクト線を除けば等級が無い、メトロ・デイストリクトの一等料金は普通の約
 二倍である。速度は一時間約十六哩、夜間の運轉は午前一時から五時頃まで中止される。

大ロンドン内鐵道路線哩及停車場數 (一九二二年七月現在)

鐵道	客車鐵道延長哩		客車用停車場數	
	州内	州外	州内	州外
鐵道幹線				
1. Great Central	2.9	12.5	1	3
2. Great Eastern	16.7	64.0	28	55
3. Great Northern	4.8	33.3	4	29
4. Great Western	5.8	37.0	3	19
5. London, Brighton & South Coast	31.6	47.3	26	98
6. London and North-Western	9.8	18.0	10	13
7. London and South-Western	12.0	60.2	9	39
8. Midland	7.9	25.8	5	13
9. South Eastern and Chatham	54.6	54.5	47	37
計	146.1	352.5	133	236
地方線				
10. Central London	6.8	—	15	—
11. City and South-London	7.4	—	15	—
12. Great Northern & City	3.5	—	6	—
13. London Electric Railway— Baker-st & Waterloo Charing Cross, Euston, and Hampstead	6.1 7.7 —	.9 .5 —	14 16 —	2 1 —
14. Metropolitan Brompton	9.4	—	22	—
15. Metropolitan District	14.1	13.5	21	13
16. North London	10.2	14.6	21	20
17. Waterloo and City	1.6	—	2	—
計	79.0	29.6	148	36
地方線連絡線 (十四線)	19.6	26.9	32	20
總計	243.7	409.0	313	292

B ロンドンの交通問題

一

ロンドン交通状態改善の問題は従来屢々、政府當局勅令委員会其他調査委員会の調査題目となつたが、一度も効果ある結果を見てゐない。この問題は純然たる交通上の立場から見ても極めて困難な問題であるに加へて、多くの政治的關係、市政上の利害關係が之に織り込まれて錯綜してゐるが故に、極めて解決が六ヶしく、従来政府は思ひ切つた手段に出ざるのを手控へたのであつた。然るに交通状態はこれを放置すれば、日に月に悪化するばかりであるから一日も早く適當の方法を講じなければならぬ。而して最重要とせられてゐるロンドン交通の統制を爲すべき一局を設けるといふ法案は、前の保守黨政府で立案してあつたのを、今年の電車罷業に鑑みて労働黨政府は議會に提出したから、これが實現されるれば根本的とは行かなくても、改善の第一歩を踏み出すことになるであらう。

前に統計を擧げて示したやうに、交通機關即ち乗合自動車、電車、地下電車の發達と共に、人口は次第に廣濶なる郊外地方に散布され、従つて乗客の數も二十年も前に比べると非常に増加してゐる。即ち大ロンドン地域について云へば、一ヶ年間の乗合自動車乗客は一九〇五年には二億九千一百万人

であつたのが、最近では十二億一千四百万人に、又た電車の乗客は四億七千八百万人から十億三千万人に増してゐる。鐵道（汽車地下鐵道を含む）乗客も非常の増加を示してゐる、そして上記三つの機關乗客の合計は一九〇五年の十二億八千九百万人から三十億人以上に増し、人口一人當り乗車回數は約四百十四回になつた。市の中心區域には斯くて毎日三百萬人の人が集散するのである。この大衆は朝一、二時間の間此處に來り、夕刻又同じく短い時間に此處から家路に向ふのである。舊ロンドンだけでも夜中の人口は日中の人口に比べて四十萬人以上も少い、そしてロンドン全體での事務員労働者の少くとも六割は或を場所で住み他の場所で働いてゐるので毎日仕事場までを往復せねばならないと推定されてゐる。なほ此の他に多數のロンドン人や地方人が買物、娛樂、研究の爲めに動くのである。かくて大ロンドンの交通機關は一日に平均九百萬以上の人々を運んでゐる勘定になるのである。

二

最近數年間に馬車が動力車に大分變り、そのために場所を塞ぐことが少くなり、速く走り、そして其の大きさの割合に重い荷物を運ぶので道路の交通混雑を少なからしめる助けとなつた。所が其の代りに個人所有の自動車が増すと共に、従来汽車便で輸送してゐた貨物を直接自動車で送先に送る習慣となつて來たので、道路の混雑は以前以上に激しくなつた。そして市内の目貫の場所を十二時間に通過

する車の数は左の如く、これを今世紀の始めに比べると約二倍にも近く増してゐるのである。

ハイド・パーク・コーナー(五六、〇〇〇人)、トラファルガル・スクエア(四二、〇〇〇)、ピカデ
イリー・サーカス(四一、〇〇〇)、マーブル・アーチ(三三、〇〇〇)

以上記す所により乗客運輸並に道路交通問題が益々重大になりつゝあることは察知し得られるであらうが、従來の政府は何れも適當なる交通統制方法を執らなかつた。然らば交通状態改善の障礙となつてゐるものは果して何であるか？

一 行政の不統制

第一の、そして最大の難關は交通運輸問題を全體として考察統制すべき機關が無いことである。併し部分的に其の各々の干渉する方面について此の問題を研究調査してゐる當局は多過ぎるほどあるのである。例へばロンドン・カウンティー内にはロンドン州會、市會、二十八の帝都區會があり、州外の併し大ロンドン地域内には五の州會、三の州カウンティー市會、六の市會、六十五の町會、十三の村會ルーラル・カウンティ・カウンセルがある、これらを合せると都合百二十二の團體があるのである。この他にまだ舊市警察署及び警視廳があり、商務院があり、保健省があり、内務省があり、運輸省があり、各々交通問題に直接間接關係する事項について發言權を有つてゐるのである。

なほ此の上に複雑を加へてゐるのは、凡て交通問題に何等かの交渉を有つ各種公共事業の處理につ

いて各々の管轄區域が異つてゐることである。即ち警察、下水、刑事裁判、電氣供給、埋葬取締、市場、水道、電話、港灣廳等皆異なる行政廳を有し管轄區域を異にしてゐるのである。

二 道路系統の無組織

ロンドンが今日の大さになつたのは何も計畫あつて出来たものではなく、地方的狀況により或は偶然の結果として、断片的に出来上つたものであり、將來の要求を見越して適當なる施設を施したものは無い。今日ある道路は多くの場合、村の往還や小路の遺場で、それが個々の團體によつて帝都の大道に發達したのであるが、何等一般的見地から計畫されたものではないから、その道路が適當なりや否や、即ちその方向、大きさについては全く偶然に定まつてゐるのである。その上更に不可なることは、道路が種々の目的で、必要以上に屢々破壊されることである。例へば郵便局、瓦斯、電氣、水壓力會社等は、殆んど何時にても欲する儘に道路を發掘する權利を與へられて居り、さうするにはたゞ地方廳へ届出をするだけでよく、それに對しては一般に何等反對されることがない。一九〇三年にはロンドン州會地域内だけに四十六の團體が道路發掘權を有つてゐた。その後會社の合併があつたから、この數は今日では少し少くはなつてゐるが、それでも大ロンドン内に道路修繕を取扱ふ當局が實に百十七もあるのである。のみならず通路が掘られるに際しては工事の完成を急がせるために特別の努力を爲すことは殆んどなく、又その工事と同時に隣の地域で同じやうな作業が行はれるとしても、その影響如何

を考慮するのは誰の義務にもなつてゐない。嘗て或る二つの大通が同時に掘り返されて交通が遮断されたことがある、その際此の二つの代りに用ゐるべき道路は一つしかなく、しかもその道は何時も交通が混雑してゐる通だつたのである。こんな不都合を避ける爲めに、道路修繕を統一進捗せしめる制度を設けることは緊急を要する事で、その實行は必ずしも困難ではない。紐育では昨年フィフス・アヴニューの道路改装を施したが、その際、この道路の上に大旗を揚げて、此路面下埋設物の工事を爲すを要する者は指定の期日に行ふべく、該期間經過後相當期間は、特に緊急止むを得ざるか若くは事故発生せざる限り開掘を許さずと掲示したのであつた。

三 交通取締法の不備

法律によつて車馬は必要あるだけの時間は、荷物の積卸其他のため道路に停め置くことが出来ることになつてゐる。例へば真空掃除器をトラックに積んだまゝ、家の掃除が済むまで長時間狭い道路に停めて置いても法律上何等差支はない。ある通は最近幅を廣くしたが、その通にある商店に荷物を一日中積卸する車のために廣くした効果は少しもない。

又或る通では昔からのまゝで通に市場が開かれ、農産物を積んだ車が道を閉塞して居り、又或る通では青物呼賣人の市が立つて一般の交通を塞いでしまふが、併しこれらは夫々法律に違反してはゐないのである。これらの弊害については交通調査委員会が己に指摘し改善策を勧告したのであるが一も

實行されないのである。

道路交通の混雑を緩和するため道路を擴張することは望ましいことではあるが、場所によつては其れは不可能であり、不可能でない所でも莫大の費用と久しい歳月を要するのである。橋梁及びトンネルを設けて緩和しようといふ案もあるが、それには多くの障礙があり、且つ多くの場所に設けなければ局部的には緩和されても全體としては大して利益されない。又高架道路及び地下道路を設けようといふ説もあり、それは考慮する價値は充分あるのである。併し容易に實行し得られて然も實効ある方法は、運輸機關を其の性質に従つて分類する、即ち馬車、重量車、輕量車等に分類し、そのあるものを現在あまり使用されてゐない道路を通させることである。警視廳管區内の五千五百哩の道路中、約二千哩はロンドン・カウンチー内にあり、交通の激甚なるは此の二千哩の内にあるのである。それのみならず、その六分の一の道路に交通は集中されて居り、殘六分の五は交通能力よりずつと少く利用されてゐるに過ぎない。もし適當なる交通統制に加ふるに、現在連絡なき隣接道路間並に遠廻りをしなければ行けない道路間に連絡道路を設けるならば、運輸は今迄以上遙かによく道路間に分配されるであらう。

所がこれを實際に見るに交通取締は驚く程緩慢である、これ法律上の不備が然らしめるのである。道路設備が不完全なる故に完全なる交通統制を施す必要あるにも拘らず、乗物は其の速度の如何

を問はず、混淆して通るに差支なく、又殆んど何處へでも、ごれだけ永くでも停車してよいことになつてゐる。交通取締法を現代化する必要あることは十九年前に設けられた調査委員会が切言せるに拘らず、依然として改められない。現在警察の権限の依つて來る法律は一八六七年の帝都道路法であつて、これは市街鐵道なく、自動車なかりし時に設けられたものであるばかりか、施行地域はロンドンカウンティー内に限られてゐる。そして此の法律は「公道上に於ける凡ての者の権利は其れに沿ひて通行することとなり公道は凡て王の臣民が通行權を有する通路なり」と規定してある。現在法律は、社會一般に最大の利益を與へるやうな一の組織を作る必要を基礎として作られてゐるといはんよりも、寧ろ商人の此の權利を基礎として作られてゐるのである。此の他の交通に關する法律規則等は之を集めると頗る浩瀚なものとなるが、分量が多だけで統一なく缺陷だらけで、重複があり了解し難く、眞個の役には殆んど立たないものである。

四『海賊』乗合自動車の競争

ロンドンの交通機關は多數の所謂『海賊』^{ハイリフト}乗合自動車經營者にその領域を侵されて經濟的に苦しんでゐるのであるが、道路の交通も亦た此の不統制なる乗合自動車のために大に混雜を來してゐる。もし此の乗合自動車が適當に統制されたならば、市内電車と地下鐵道とは現在より遙かに多く利用されるであらう。近頃運轉を始めた新しい乗合自動車經營者は其數七八十もあり、臺數は約二百二十臺で

あつて、これらは既に他の交通機關が組織的に適當に運轉してゐる路線に沿つて最も儲けの多い部分だけに運轉をする。彼等の或るものは一日に十回も路線を變更する。六臺を有する或る經營者は一月中に五百回も路線を變へてゐる。交通機關としての役目から云つても、業務の信用から云つても、かやうな遣り方は極めて不都合と云はねばならない。

ロンドンでは運轉の免許權は道路を所有してゐる地方廳にあるのではなくて警視廳にある、そして乗合自動車は警察の決定する道路ならば何の道路にでも運轉し得るのである。警視廳は一般の保安と交通の移動とを唯一の規準として許可するか否かを決するのである。警視廳の方では許可申請者の間に差別を設けるのは、たとへ差別を爲すべき相當の基礎があつても、自分たちが爲すべきではない、又許可する乗合自動車の數についても制限を設けるのは自分たちの爲すべき仕事ではないと考へてゐる、そこで車體の構造が完全であれば許可し、運轉路線は其の路線の運輸能力若くは既に其處で運轉されてゐる乗物の交通、若くは一定の運輸計畫の規定などは論ずる所なく、道路が危険ならざれば何處でもよいとするのである。

かくの如く乗合自動車は自由に競争を許されてゐる結果、輸送力に餘裕ある地下鐵道は充分に利用されず、徒に道路上の混雜を大ならしめてゐる。即ち戰前には道路の車の速度は一時間七、八哩であつたのが今日では甚しい通になると三哩位にもなつてゐるのである。自由競争は供給が需要に應じ切

れない場合にはよいが、ロンドン一部の交通機関の場合の如く、供給過剰の場合には、そのための経費は必要以上に大となり、結局公衆が冗費を負擔せねばならないことになる。

交通機関は常に擴張改良するを要し、たとひ當時收支償はざる線と雖も其方面居住者の便を圖るべきであるが、不統制なる競争はこれを閉却することになる。

五 乗合自動車の競争

小規模な乗合自動車會社の跳梁には、大規模のバス會社も路面電車も又地下鐵道も苦しめられてゐることは前記の通りであるが、路面電車は大規模なバス會社の競争の爲めに非常な打撃を受けてゐるのである。ロンドン州會の電車は約千二百臺の乗合自動車と同一路線上で競争して居り、千二百臺の内千臺はゼネラル・オムニバス會社のものである。このバスと競争せねばならぬ電車は軌道間及軌道外側十八時づゝの道路舗装を爲さねばならず、この費用として州會電車は一ケ年に約二十七萬磅を支出するを要する。そののみか鐵道及電車は法律によつて労働者割引列車(車)を運轉せねばならぬ。州會の電車では此れがため一ケ年六萬磅の損失を忍んでゐる。そして電車はたとへ其の路線が收支償はない線であつても、これに車を運轉しなければならぬ。然るに乗合自動車は労働者割引も命令されず又收支償はない線は自由に廢止することが出来るのである。なほ茲に注意すべきことは主なる地下鐵道會社とゼネラル・オムニバス會社とはロンドン地下電氣鐵道會社なるものを組織し、收

大ロンドン運輸乗客數 (單位百萬)

年	運輸機關	地方線				計	%
		鐵道幹線	市街鐵道	オムニバス	計		
1913	全運輸機關	417	250	812	736	2,215	100
	コムバイン	250	0	0	580	830	47
	同上姉妹會社	0	0	164	51	215	
1919	全運輸機關	662	353	1,053	861	2,929	100
	コムバイン	400	0	0	673	1,073	47
	同上姉妹會社	0	0	211	92	303	
1920	全運輸機關	690	363	1,053	936	3,057	100
	コムバイン	404	0	0	768	1,172	49
	同上姉妹會社	0	0	210	105	315	

ロンドン地下鐵道會社、即ち所謂コムバインが同市の交通に如何なる勢力を有つてゐるかの一目標として次の表を調製して見た。

益はこれを合同して共同基金なるものを設けて居ること、並に自治體以外の、即ち私營の路面電車會社は總て上記地下鐵道會社と密接に聯絡してゐることである。乃ち路面電車と同一料金で競争してゐるゼネラル會社は一九一九年度は四十二萬餘磅、一九二〇年度は二十九萬餘磅の欠損續きであるが、この欠損は共同基金から填め合すのである。又私營路面電車はゼネラル會社のバスと競争はするが、相互間に密接な關係あるに依つて、運轉上の協定を容易に遂げ得る便があるのである。即ち最も不利な地位に立つてゐるのはロンドン州會の電車であり、一九二〇年度からは欠損を地方税によつて補填するの止むなきに至つてゐる。

以上記す所の障壁を除去することは即ち交通問題の解決となるのであるが、障壁中の交通の不統制を除却するために一の交通官廳を設置せねばならぬといふことは、多年意見の一致せる所である、たゞ其の官廳の組織如何については意見が區々である一九〇五年の勅命委員會は直接議會に對して責任を負ふ所の『交通院』の設置を唱へ、一九一三年の特別委員會は商務院に『交通部』を設けることで満足し、一九一九年の一委員會は内務大臣の下に『最高交通院』を設けることを望み、一九二一年のは運輸大臣の諮問機關として『ロンドン交通廳』を設けるを可とし、又最近の『ロンドン行政に關する勅命委員會』は地方廳よりの二十名の代表者よりなる『ロンドン・アンド・ホーム・カウンチース諮問委員會』を設け適當なる大臣に助言せしめんとし、又該委員會の少數意見は人民の選舉せる『中央廳』を設置せよと主張してゐる。

一九二四年のロンドン交通法案は三月に行はれた電車大罷業直後に政府から議會に提出されたもので、大ロンドンに於ける交通を統制取締するために、運輸大臣の諮問機關として一委員會を設置せんとするものである。委員には通常委員と追加委員とあり、前者は常に委員會を組織し後者は重要な事項討議の場合に参加する。そして前者は十二名で政府、舊ロンドン市が各一名、ロンドン州會が二名を任命し、殘八名は運輸大臣が區會ロンドン州以外の州會、町會、警視廳、市警察署等の代表者を任命する。追加委員は六名としロンドン交通労働者代表二名、交通機關經營者及車馬使用者の代表四

名を運輸大臣が任命する。

右の法案は錯雜せる大ロンドンの行政組織が統一せられるまでの暫定的のものであることは法案中に明記されてゐる。委員會の審議事項中には市街電車と乗合自動車との競争を制限すべき條項を缺いてゐるが、『海賊』乗合自動車の取締、一般道路交通の取締については充分考慮を用ゐてゐる。もし本案にし適當の修正を施されて議會を通過するならば、多年の懸案であるロンドンの交通問題も解決の曙光を見ることゝなるであらう。

四

都市は各々其の特異性を有し交通問題も亦た従つて都市と共に異なるのであるが、併しながらそれら諸種の交通問題には、それを解決すべき共通の若干の原則あることを認めねばならぬ。私は嘗て本資料にシカゴ交通問題に關するケルカー氏の根本方針並に米國西部工師協會の發表せる同市交通問題解決根本原則を紹介したが（通卷六一六頁及び九〇六頁參照）その多くはロンドンの場合にも均しく適用し得るやうである。大都市の交通機關は之を全體として、且つ將來の需要に鑑み、需要に先んじて計畫施設すること、各種交通機關は各々其の機能を發揮せしめ、互に長短相補はしめ、凡てを總括統制して運轉すること、交通機關の運轉は政治圏外に置き、純然たる公益事業として且つビジクに經營

すること、従つて、經營者は必要なる有能の士をして局に當らしめ、其の地位を永く保たしめること、などは主なるものであらう

本年三月電車罷業、それはロンドン交通問題未解のために起つた一犠牲とも見られる所の電車罷業の直後に開かれたる査問裁判に於てはロンドン交通問題の諸相を曝露したが、左の諸氏の陳述は彼等の理想を談るものであつて、解決の行手を示すものである。

査問委員鉄鋼業聯盟秘書バツフ氏問うて曰く

『もし大ロンドン地域に何等かの定まつた交通制度があり、さうして其の制度は最も經濟的な方法で運用しやうといふ考で適當に組織されてゐる、と假定します。さうした場合には貴下は、公衆には公衆が望む凡ゆるサーヴィスを與へ、投下した資本には公正な収益を與へ、そして備入れた労働者には適當な標準の賃銀を與へることが出来る、と貴下の今迄の經驗から御考になりますか？』

ロンドン・ゼネラル・オムニバス會社を代表せるフランク・ビツクは之に答へる、

『もしロンドンの諸地下鐵道とロンドン諸乗合自動車とロンドンの市街電車とを整序協働せしめることが出来、この三種の運輸機關を合同して、乗客を移動さすといふ單一の問題を取扱ふべき一の眞の系統を得ると致しますれば、その時には吾々は労働には適當な賃銀を——公正にして適當

なる賃銀を——支給することが出来、又公衆には合理的なる乗車賃を徴して適當な業務を與へ、又投下した全資本には合理的な収益を確保することが出来るだらうと考へます』

ロンドン地下鐵道會社團（ゼネラル・オムニバス會社をも含む）の社長にして又これと聯盟せる三つの私營電鐵會社の社長、即ち謂はゞロンドン地方交通機關の王とも云ふべきアシユフキールド郷は云ふ、

『ロンドンの交通問題を處理すべき方法としては、凡ての交通機關即ち鐵道、乗合自動車、電車の凡てを完全に統一協働せしめ、凡てこれらを一つの指揮官廳、その性質は公的である一の指揮官廳の下で運轉せしめ、この官廳はバツフ氏が先程説明せられた三つの事を供給するに足るだけの乗車賃を徴してゐるか如何か、公衆は業務上で必要なものを供給されてゐるか如何かを監督する、そしてこれ以上のことはしない。かういふ方法以外には方法は無いと私は考へるのであります』

併し労働者側では交通統制だけでは満足が出来ない、交通機關の公有にまで進まねばならぬ。査問委員長が、『賃銀値上を爲し然も乗車賃を値上せず』といふのは交通統制によつて爲さんとするのであるかといふ問に答へて、全國運輸及一般労働者組合幹事ベーピン氏は『それから公有によつて』と問ふてゐることからも知られるのである。（中内）

世界四大都市運輸一覽表

(ターナー氏による)

一 面積

	面積	
	平方哩	平方キロ米
紐育市	315(300)	816(776)
紐育港灣廳	1463	3789
ベルリン市1860年	29	75
同 1920年	339	878
パリ市	30	78
セーヌ縣	185	479
ロンドン州	117	303
大ロンドン	693	1793

紐育市の數字は租税委員長報告による(括弧内の數字は陸地面積のみのも)

二 人口

	人口			
	本市*	大都市區域	計	(大都市内)
紐育(1920)	5,620,000	100	8,000,000	100
ロンドン(1921)	4,483,000	80	7,476,000	93
パリ(1921)	2,906,000	52	4,500,000	56
ベルリン(1919)	2,200,000	39	3,804,000	48

* 推定

三 高速線路線延長

	高速線總延長哩(路線)					
	市内		市外		計(大都市内)	
紐育	205	330	11	18	216	348
ロンドン	89	143	33	53	122	196
パリ	60	97	—	—	60	97
ベルリン	10	16	14	22	24	38

此處に高速線といふは特別の専用道路にて電力にて牽引され主として乗客用として用ゐられるものを云ふ。紐育にては線は二、三、四軌道等の種類あるも他の都市にては凡て複線なり。延長軌道哩を出すには紐育の場合は約三倍、其他は二倍すればよし

四 路面線哩數

	路面線哩(路線)	
	電車	乗合自動車
紐育	632	25
ロンドン	155	253
パリ	155	104
ベルリン	110	15

(市内のみにて大都市内にあらず)

五 乗車回数

	一ケ年乗車回数	
	本市	大都市
紐育	435	—
ロンドン	484	382
パリ	395	357
ベルリン	214	372

本市に對するものは蒸氣鐵道を含まず、大都市に對するものは之を含む。大紐育に對する統計なきも紐育市のみなれば454回なり。

六 料金制

	乗車料金制		
	高速線	電車	バス
紐育	均一	均一	均一
ロンドン	區間	區間	區間
パリ	均一	區間	區間
ベルリン	區間	均一	區間

參考書

London Statistics, 1920—21, London County Council
 Report of the London County Council to 31st March, 1919, L. C. C.
 New York, London, Paris, and Berlin Transit Conditions Compared, D. L. Turner, 1923
 Report of the London Traffic Branch of the Board of Trade, 1912.
 Harnsworth Universal Encyclopedia
 The London Traffic Scandal Sir W. Robertson, Nineteenth Century & After, April issue 1924.
 東京市電氣局發行調査資料
 The Statesman's Year Book, 1924.

ロンドンの交通争議の顛末

ロンドンの電鐵及び乗合自働車従業員の同盟罷業に關しては本資料(第五卷第五號)に大體報じて置いたが、其後の顛末を詳細に記述し參考に供することにした。

(一) 同盟罷業まで

一九二三年十二月十九日のことであつた。交通一般労働組合(Transport and General Workers' Union)はメトロポリタン地域内に在る電鐵従業員の基本賃銀を八志値上げせよと企業者側に要求した。此の要求書は直ちに電鐵企業者側の代表者より成る地方評議會(District Council)に附託され審査される事になつたが、企業者の意見では、目下の財政状態を以てしては到底其の要求に應じ難しと云にあつた。

そこで地方評議會に於ても將又全國聯合工業評議會(National Joint Industrial Council)に於ても何等の解決をなすに由なかつたのである。斯うして徒に逡巡して居る内に早や新たな歳もめぐつて來て三月十四日になつた。そこで企業者側も今更じつとして居られず、労働大臣に一切の事件を報告し

て其の裁斷を乞ふ事になつた。それと同時に従業員側は三月十五日を期して同盟罷業に出づへしと決議し、其れを企業者側に通告したのであつた。労働大臣は直ちに双方を招いて争議協定を計ることになつたが、一方従業員側は大臣の要求に従ひ同盟罷業を六日先に延ばすことに決した。其後双方は度々會議を重ねたが三月二十日企業者側の代表者は事件を仲裁々判に附託しやうと申出でたが従業員は之れに應じなかつた。そこでロンドン州會(London County Council)及びメトロポリタン區域内の其他若干の市當局は運轉手、車掌、掌監督に對し差別的賃金の値上げを申出でた。然るに従業員はこれを拒否し平等に入志の値上げをせよと強固に主張したが遂に容れられず、豫而の通告通り三月二十一日の夜半より同盟罷業に出でた。街路にも極く僅かの私有自働車が走るのみで、ロンドンの市は物淋しい光景を呈した。翌日なると朝夕の混雑時には唯一の交通機關となつた地下鐵道、メトロポリタン鐵道等は實に話にもならぬ程混雑々沓した。

電鐵従業員が同盟罷業に出づるや乗合自働車の従業員もこれに参加し同じく罷業を行ふに至つた。罷業に加つた電鐵の従業員は約壹萬六千人、乗合自働車の従業員は貳萬參千人を數へた。彼等の罷業は秩序整然として少しも亂るゝ所がなかつた。

(二) 審査裁判開かる

三月二十二日から労働大臣の命を承け審査裁判所 (Court of Inquiry) は審問を開始した。交通一般労働組合の秘書アーネスト・ビキン氏は電鐵従業員側を代表し、ロンドン州會、公道委員會會長C.W.マトース氏は州會及び其他の都市團體を代表しC.T.スベンサー氏は彼の總裁せる三電鐵會社を代表して法廷に列した。ロンドン乗合自動車會社 (London General Omnibus Company) 社長アシユフキールド卿取締役フランク、ビック氏は右の事件に關し種々の證據を提出した。

審問は二月二十三日を以て終了し裁判所は次の如き暫定報告を作製し政府に報告した。

- (A) 従業員側の賃銀値上げの當不當は、審査を通じて重大な問題とされなかつた。
- (B) 今回の罷業はメトロポリタン地域に在る電鐵企業者が従業員が要求に副に割ふ丈の利益を擧げて居らない事から起つたものである。然らば何故に電鐵企業者はそれ丈の利益を擧げて居ないか。
- それは第一に乗合自動車に依る劇しき競走がある爲めであり、第二には軌道の改修維持に莫大な經費を要する爲めであり、第三には法規により道路の維持を絶對的に決行せざるを得ぬ爲めである。
- (C) 電鐵企業者の不利な立場は乗車賃の値上げをしても決して挽回し得るものではないとは列席したる代表者が皆等しく認めた所である。
- (D) 代表者も等しく認め我等も同意したる所は何等かの交通取締法が制定されるのでなければメト

ロポリタン地域に於ける電鐵經營の現状は決して改善されるものではない。

- (E) 政府に於て此際斷乎たる態度に出でメトロポリタン地域の交通状態を圓滑統制すべき法規の制定をなすを以て根本とする。これあつて始めて企業者側と従業員側は満足なる協定を遂ぐるを得やう。

(三) 交通法案を言質とす

政府はこの暫定報告を受くるや、政府も右の如き法規を制定すべき意思ありと聲明した。そしてこの言質を以て双方の協定に出でた。其の後數度の争議が遂げられ三月二十五日になると電鐵企業側の代表 (但しエリス、イルフォード、ベックスリーの三都市團體を除く) は次の如き提議をなした。

政府の交通案が現在の財政危機を脱せしむると云ふ假定の下に下記即ち

London County Council, including Leyton, The West Ham, East Ham, Croydon, Walthamstow, and Barking Authorities: The London United: Metropolitan Electric: South Metropolitan Electric Companies

は運轉手、車掌、監督の賃銀を即時五志値上げせんとする意向を有す。尙殘額の三志及其他の給與問題に關してはこれを仲裁々判に付せんとするものである。

従業員側の代表はこの提案を拒否し商議は此處に全く挫折して了つた。然し従業員側も若し政府に

於て新たに協定を企てる意向があり労働大臣をして商議を再開せしむるならば、彼等は必ずこれに列席せんと聲明した。

三月二十五日交通大臣は下院にロンドン交通法案を提出した。これは三月二十六日第二讀會を経た。

(四) 局面轉化す

三月二十六日機關手火夫聯盟は地下鐵道に従業する其の同輩に對し三月二十七日の夜半より同盟罷業に出づへしと命じた。全國鐵道従業員組合 (National Railwaymen Union) も同じ決議をした。電氣職工組合 (Electrical Trades Union) も若し企業者側が應募募集員を以て電車の運轉を始めるならば、電燈電力を止むへしと宣言した。

三月二十七日交通一般労働組合、全國鐵道従業員組合、機關手火夫聯合の代表者等は首相マクドナル氏の招きに應じ彼と論議した。尙又企業者側の代表者等も首相と懇談する所があつた。そして双方は首相の仲介により商議を再開することになった。

翌朝(二十八日)商議が労働省で再開された時、首相は暫くの間列席し労働大臣トム・ショー氏が司會した。列席者の内にはアシユフキールド卿 (Chairman and Manager of the London Underground Groups) C. W. トース氏 (Chairman of the Highways Committee of the London County Council) L. Y.

ツケット氏 (General Manager of the London County Council Tramways) A. C. C. フェル氏 (General Secretary of the Municipal Tramways Association) が見えた。會議は其の日中續行された。そして労働大臣は假協定が成立した旨を公表した。その翌日この假協定は代表者會議に審問された。そこで地下鐵道の同盟罷業は此處に一時中止の形になった。

代表者會議は右の假協定を従業員の見明投票に依つて計るへしと決議した。交通一般労働組合、職工組合會評議委員は三十日に開かれたる従業員大會に臨みこの假協定に批准すへしと従業員に勸告した。記名投票の結果は四、三七七票に對する九、四二八票の多數で批准する事に決した。

假協定の條項次の如くである。

- (一) 復業 本文の諸條項批准の時を以つて、即刻に完全なる復業をなすものとす。諸員は總て罷業前の職務に就くべく、爭議中の行動如何によりて褒貶さるゝものにあらず。
- (一) 賃銀 (A) 運轉手、車掌、監督、電力調整者に對しては復業の日より基本賃銀を一週に付き六志の割合を以て値上げすへし。
- (B) 其他の市街鐵道雇傭條約による傭人に對しては復業の日より其の賞與給與額を一週に付四志の割合を以て値上げすへし。

尙又夜業並に其他の給與金に就きては委員を任命して決定する所あるへし。

(三) スライディング・スケール全等級に對し生活費指數が七十五乃至六十八以内なる時は本表を適用せざるへし。但し生活費指數がこの限定以下に出づるときは本表の定むる所により賃銀の値下げ若しは引上げをなすへし。例へば指數が七十五以上若しくは六十八以下に四丈上るか或は下るかによつて賃銀を一志上下するが如し。

(四) 年齢十八歳以下の者に對しては第二項第三項に規定したる額の半ばを引上ぐへし。

(五) 本文に於て規定したる契約は現行労働契約其他の點に關しては何等影響するものにはあらず。

斯くして三月二十一日より同盟罷業した電鐵及乗合自動車の従業員は三月三十日假協定批准決定と共に即刻復業し四月一日にはメトロポリタン地域を通じて殆んど罷業前と變らぬ交通状態に復した。ロンドン州内は夜間電車の運轉さへするこへすることが出來た。

尙又右の解決案に加らなかつた三の市營電車の内メルホードは少し後れてこれを採擇する事に決しエリス、及びベッククスリーは別に協定する所があつた。

電鐵従業員が斯くも讓歩せざるを得なかつたのは政府に對し代表者を出した結果だと言はれてゐる。電鐵經營の財政状態はロンドン交通法案が通過すれば改善されるであらう。(眞野)

參考資料 (Tramway & Railway Journal Apr. 17)
(The Ministry of Labour Gazette Apr.)

ロンドンの交通法案

本法案は今春のロンドン交通争議の結果之を解決せんが爲め提案されたもので、その目的とする所は、ロンドンに於ける一切の交通機關を圓滑に統一する點にある。題してロンドン交通法案と言ふもその内容は乗合自動車に對する一種の制限である。之を裏から見れば現在の乗合自動車及其他の交通機關特に電鐵に取つて大なる脅威となつてゐる事を示して居る。紛糾を重ねつゝあるロンドンの交通問題も、この法案が通過するに於ては、多大の曙光をみる事であらう。(眞野)

第一條

第一項 政府がロンドン州及び其隣接地域の統治地方廳を設置する迄、ロンドン内外地域の交通状態を改善せんがため、此處にロンドン、隣接郡市聯合諮問委員會を組織す。本委員會(以下單に諮問委員會と云ふ)は本法附則第一號に規定したる地域(以下これをロンドン交通地域と言ふべし)内の一般交通状態に關し交通大臣(以下單に大臣と云ふべし)が、その權限を行使するに當り、大臣に對し、進言、又は助言をなすを以つてその職分とす。本委員會は、大臣の任命せる委員長一名、常任委員十二名、副委員六名を以つて組織す。

第二項 常任委員は左の者より成る。

當該大臣の任命せるもの 一名

ロンドン州の任命せるもの 二名

自治市邑 (Metropolitan Borough) の銓衡せる候補者中より、大臣の任命せるもの 二名

ミッドルセツクス、ケント、エセツクス、バツキングラム、パークス、サアリー・ハートの諸州會の銓衡せる候補者中より、大臣の任命せるもの 二名

ロンド交通地域内に在る、若干の都市邑會 (County Borough) が銓衡せる候補者より、大臣の任命せるもの 二名

内務大臣の任命せる警視廳の代表者 一名

ロンドン市の任命せる市警察局の代表者 一名

大臣の任命せるもの 一名 但し委員長が交通省の官吏たらざる場合に於てのみ委員たるものとす。

第三項 副委員は左の者より成る。

勞働大臣がロンドン交通地域内の交通事業に従業する勞働者の利益を代表する者の中より任命せるもの 二名、但し勞働大臣は、勞働者の利益代表として、適切なりと自ら思惟する勞働團體に豫め相諮りて、これを任命するものとす。

勞働大臣がロンドン交通地域内に於て、一切の交通便宜を提供する個人、並びに車馬を使用する

個人の利益を代表する者中より、任命せるもの 四名、但し勞働大臣は、該個人等の利益代表として適切なりと自ら思惟する代表團體に豫め相諮りて、これを任命するものとす。

第四項 常置委員は一切の場合に於て本會の委員たるものとす。

副委員は左に列擧する場合に限り本會の委員たるものとす。

一、本法第七條又は第十條に基き諮問委員會に付託せられたる事件に關し、該委員會に於てこれが審議をなし且勞働大臣にこれが進言又は報告をなす場合。

二、本法附則第二號第一部に規定せる事項に關聯するものにして、本法の規定に基き諮問委員會に付託せられたる事件を、該委員會に於て、審議し、勞働大臣にこれが報告又は進言をなす場合。

但し本法附則第二號第二部に規定せる事項に關聯し、本法の規定に基き、諮問委員會に付託せられたる事件を、該委員會が、審議し、勞働大臣にこれが報告又は進言をなす場合に於て、大臣は、定數若くはそれ以上の副委員をして、(大臣に於て適切と認むるならば) 委員たらしむを得べし。

第五項 諮問委員會の會長、並びに各委員の任期は任命の日より一九二五年五月一日迄とす。委員に不時缺員を生じたる場合、これが補欠として任命せられたる者の任期は、規定に基き、三ヶ年

たるべきものとす。但し委員を辭したる者を再任するも妨げず。

第六項 諮問委員會に於て、委員の死亡、辭任、又は其他の事由により、缺員を生じたる場合は、該委員と同格なる者を以つて任命すべし。其の任期は、前委員の任期満了の時を以つて終了するものとす。

第七項 労働大臣は、委員をしてその責務を一層適切に果さしむるがため必要なりと認むる場合諮問委員會に對し、職員及び雇を任命せん事を命ずることを得。

第八項 諮問委員會は大臣の認可を経て、その事務手續（副委員の定數、その任免、權限責務、その所管事務を含む）を統一するがため、諸種の規定を設けることを得、尙本法の規定に基き、諮問委員會、又は委員の提出せる事項の處理に關し、諸種の規定を設けるを得。但し右の如き規定を設くる場合に於ては、副委員は、委員たるべきものとす。

第九項 諮問委員會は、毎年、其の處理せる一切の事務に關し報告書を作製しこれを大臣に提出すべし。該報告書は議會に移牒さるべし。

第十項 諮問委員會の提出すべき事務報告は、委員の缺如、又は委員任命の缺陷に因りて無効たるべきものに非ず。

第二條 諮問委員會は本法の規定に基き、該委員會に附託せられたる事件若くは問題に關し、大臣に

對してこれが報告又は進言をなす義務を有す。

第三條

第一項 諮問委員會は、本法の規定に基き、該委員會に付託せられたる事件に關し大臣に對しこれが報告又は進言をなすに先立ち、一名若くは數名の委員を任命してこれに當らしむるか又は諮問委員會自ら、該事件の審査をなすを得。一名若くは數名の委員を任命してこれに當らしむる場合に於ては、該委員は、諮問委員會に對し、審査報告書を提出すべし。

第二項 前項の如き審査の開始前に於て、諮問委員會は、審査を行ふべき期日、場所、事項を公示すべし。審問事項に當面の利害關係を有する個人は、該委員に對し代表者を出すことを得。諮問委員會に於て審査を行ふ場合に於ては、該委員會に對し代表者を出すことを得。諮問委員會、又は諮問委員に於て、不必要なりと認めざる限り、右の代表者は諮問の傍聴をなすこと得。

第三項 大臣は、諮問委員會、又は諮問委員に對し、法規に基き大臣の所管に屆する權限即ちロンドン交通地域内の交通問題に關する事件の査問調査を付託するを得。

大臣が右の權限を委員會に付託する場合、大臣は副委員の全部若くは一名又は數名を委員たらしむるを得べし。

第四條 第一項ロンドン交通地域内の道路當局が遂行すべき道路の維持改良工事は、これを、能ふ

る限り適時に行はしめ、以つて、交通雑沓を緩和せんが爲め、大臣は、該道路當局に命じ、半ヶ年毎に大臣の定むる一定の期日、又は其以前に於て、申告書を提出せしむるものとす。該申告書は大臣の定めたる形式及び内容を具備したるものたるべし。該申告書は、大臣が右の如く定めたる期日より二ヶ月以上を経たる後、即時開始され、六ヶ月以内に終るべき、道路の維持改良工事に就き、提出さるべきものとす。尙こゝに工事とは、街路の全部、又は其三分の一、或は其以上に亘り路面交通を遮断すべき工事を言ふ。

第二項 大臣は、申告書を諮問委員会に付託す。諮問委員会は、申告書を以つてなされたる諸提議を相對的に審議し、之を大臣に報告す。大臣は、該報告を、検討して割當表を作製するものとす。該割當表は、工事開始の期日、工事の順序、或は、工事の禁止又は制限を明示す、大臣は、割當表の謄本を作製し、道路當局に廻付すべし。

(a) 該謄本の廻付されてより十四日以内に於て、道路當局が、右の割當表に對し、何らの異議の申立をなさざりし場合、若くは其異議を撤回したる場合、大臣は、其割當表を確認するものとす。

(b) 前記の期間内に、大臣が割當表に對する抗告を受け、該期間經過後も之が撤回を見ざりし時、大臣は、其異議を審査して、割當表に適宜修正を加ふるか又は何らの修正をも加へず、

其割當表を確認するを得、若くは其割當表を全く廢棄するを得。

割當表は、大臣が之を確認したる時を以つて、決定し、道路當局を制退し、如何なる裁判所の拘束をも受けざるものとす。

第三項 街路の毀開制定権を有する企業者が、街路を毀開して行ふ工事は、能ふる限り、之を街路の維持改良工事と關聯し、若くは、之と同時に進行はしめんが爲め、大臣は右の企業者に對し左の謄本を廻付すべし。

(一) 本條の規定に基き、道路當局が大臣に提出したる申請書(但し道路當局の行ふべき工事に於て、企業者の有する街路毀開制定権外の地域に於て、行はるべき時は、此の限りに非ず)(二) 本條の規定に基き、大臣が右の申請書に對して作製し確認したる割當表。

割當表に準據して、道路當局が、街路を閉塞し道路の維持改良工事を行ふ場合は、該街路の毀開権を有する企業者と雖、該工事の終了期限(十二ヶ月)前に於て、該街路の全部若くは一部を毀開するを得ず。

但し企業者は、該街路が閉塞され居る限り、その工事をなすを得ず、且その工事は緊急を要するものにして十二ヶ月以前に行はるべき事を、大臣に對し立證したる場合は此の限りに非ず。

第四項 本條の規定は、道路當局又は企業者が緊急の場合に於て、工事をなすを禁止せず。若くは

企業者が事業關係を創設し、又は之を變更し或は之を改修するを禁止せず。

第五項 本條の適用するべき街路とは、ロンドン交通地域内に存し、大臣の指令により等級を附せられたる街路を言ふ。

第五條

第一項 企業者がロンドン交通地域内に於て、その街路毀開權を行使するに就き、掘鑿したる土壤、又は其他の材料を推積し、或は柵門を設けて、必要以上の範圍に亘り街路の障礙をなせる事實を、當該官憲の官吏が目撃したる時、該官吏は、直ちにこれを當該道路當局に通告すべし、道路當局は之が審査を行ひ、その事實なる事を確認したる時は、書式通告を以て、當該企業者に對し、右の障礙を除去せんことを要求する事を得。右の通告を受けたる企業者が、其後廿四時間を経るも何らの手段に出でざる時は、道路當局は適宜の手段を講ずるを得べし。

右に關し道路當局が蒙りたる正當の支出は、市負債とし企業者より回收するを得。

但し前記廿四時間以内に企業者が大臣に對して、前記の如き障礙は必要以上に大ならざる事を表明し、且その表明書の謄本を道路當局へ廻付したる場合に於ては、大臣の許諾あるに非らざれば、道路當局は本項に規定したる權限を行使するを得ず。

第二項 道路當局は、その道路監督師又は其他の役員に、前項の審査權を付與し、必要なる手段を

取らしむるを得。

第六條

第一項 ロンドン市並びに警視廳所管地方を含む地域内に於て、乗合自動車の運轉罷免權を有する當該當局（以下單に免許當局と言ふべし）は、公衆の安全、交通の利便を期せんが爲め、その基終驛、並びに其間の走行路を酌量して、その運轉線（以下免許線と言ふべし）を制定するを得。但し右の免許線は、乗合自動車が正規運轉を行ふべき線にして、制定地域内に在るを要す。

第二項 前項の地域内に於て、乗合自動車の有料運轉を免許する場合、免許當局は一九二〇年道路法第十四條第三項の規定に基き、之に左記諸條件の全部又は一部を附加するを得。

- (a) 特定路線上又は其の一部上に於て、有料運轉をなすを得ず。但し其の乗合自動車が、構造並びに設備上よりみて、該路線上の運轉に適する場合は此の限りにあらず。
- (b) 免許當局の認可あるに非ざれば、免許線以外に於て、有料運轉をなすを得ず。
- (c) 前記の認可あるに非らざれば正規以外の有料運轉をなすを得ず。

前記の條件附にて、運轉免許を得たる個人が、其の條件に準據なし得ざる場合は、即時判決により五磅以下の料料に處す、該個人にして二回以上に亘り料料に處せられたる時、免許當局は、該個人に與へたる乗合自動車の運轉免許を廢棄又は停止するを得。

第三項 免許當局は免許線を限定し、之に前項の諸条件を付したる上、更に下記の事をも定むるを得。前項の地域内に於て有料運轉をなす乗合自動車の運轉免許證は、その申請ありたる時より十四日以内に交付すべし、但し右の免許證の代用として、之が交付の時を以て失効すべき假免許證を交付するを得。

其の假免許證に對し前項の諸条件を附すを得。

免許證にして、本項の規定に準據せずして交付さるる時は、前記の十四日を以つて失効す。又は之に代るべき新免許證交付の時を以つて失効す。

第四項 本條第二項に規定したる條件附にて、乗合自動車の運轉免許證を受けたる個人は、其の條件の附せられたる時より七日以内又は大臣の適宜定めたる期間内に、免許當局に對し之が要求する様式により、簡條書を提出すべし。

- (a) 乗合自動車の正規運轉を行ふべき、免許線。
- (b) 免許線上に於ける日々の業務開始並びに終止時間。
- (c) 免許線上に於ける運輸業務。
- (d) 曜日又は時刻により運輸業務が變化する場合は、數日間又は數時間の平均運輸業務。免許線上に於ける、最多使用車數。

曜日又は時刻より使用車數が變化する場合は、數日間、又は數時間の最多使用車數。

免許當局が要求する場合は、簡條書の謄本を數通提出すべし。

第五項 簡條書は、本條の規定に準據し免許當局に提出さるる時を以つて、効力を生ず。免許當局は其の簡條書に基きて乗合自動車の運輸業務を行ふ個人に對しその謄本を交付す、該個人はその謄本を受取りたる時より七日以内、若くは大臣の定めたる期間内に於て、大臣に對し次の如き抗告をなすを得。

- (a) 簡條書中に限定せられたる路線上の運轉車數は、各時間を通じて、若くは一定時間に限りこれを増加すべき必要ありとの抗告。
- (b) 該運輸業務を維持するがため、使用すべき、最多車輛數は過多なりとの抗告。

大臣は、右の如き抗告を受けたる時、該簡條書に對し適當なる更改を加ふるを得、但し此の場合大臣は豫め之を該個人に知らしむるを要す。

第六項 免許證を有する個人は、何時にても（但し次項の規定と抵觸せざる限り）四週間以上の豫示期間を置きて、其の簡條書に更改を加へ又はこれを新簡條書に代ふるを得、但し此の場合免許當局の要求する様式を以つて、更改又は新簡條書を免許當局に供述するを要す。

更改又は新簡條書の謄本は免許當局の要求する限り、幾通にても之を交付すべし。
更改さるべき簡條書若しくは之に代るべき新簡條書は之を免許當局に供述したる時に於て効力を發す。但し此の場合に於ても本條第五項の抗告権は存するものとす。

尙大臣に抗告して簡條書を更改し、之が有効となりたる時より四週間を経ざる間に於ては、之を更に更改し又は新簡條書に代へんが爲め前記の如く免許當局に供述するを得ず。

第七項 個人が本條の規定に基き簡條書（原本たると謄本たるとを問はず）若しくは更改簡條書を供託したる場合は、該簡人は、右の謄本を大臣の要求する限り幾通にても交付すべし。大臣に提出せられたる謄本は相當の期間を定め之を一般の點檢に供すべし、何人にも、該謄本を謄寫し、若しくはこれを拔萃するを得。

第八項 正規業務以外の有料運轉業務をなさざるを條件として乗合自動車の運轉免許を得たる個人が、本條に規定したる簡條書を免許當局に供述せざる時、若しくは（偶發事故、又は不可避なる原因、又は免許當局に於て認可したる事由に基き場合を除く）その簡條書に準據して業務の開始又は繼續不能となりたる時、若しくはその簡條書に限定したる最多車數以上の乗合自動車を運轉し

たる時は即時判決を以つて五磅以下の科料に處すべし。

該個人が二回以上に亘り科料に處せられたる時、免許當局は大臣に上告して、該個人に與へたる免許の全部若しくは一部を廢棄し、或は停止するを得べし。

第九項 本條に違犯せる事項に關する訴訟手續は、免許當局又は當該官憲に限りこれを行ふを得。

第七條

第一項 ロンドン市並びに警視廳所管地方を包括する地域内に於て、大臣が、

(a) 或る街路又は其の一部の幅員が狭少なる事、若しくはその交通密度の過多なる事。

(b) 或る街路上又は其の一部上或は其の近傍に他の交通機關の存在せること。

若しくは其の街路上又は其の一部上に於ける乗合自働車の便宜は過重なること。

を認めたる時、大臣は、指令を以つて、その街路又は其の一部に於ける乗合自働車の運轉を禁止し或は一般に若しくは特定時間内に限り之を許可するを得、大臣の指令したる街路又はその一部は以下之を制限街路といふべし。

第二項 大臣が或る街路若しくはその一部を制限街路と指令したる場合、大臣は左記の法規を定むるを得。

(a) 各時間を通じ若しくは或る特定時間に限り或る街路に於ける乗合自働車の有料運轉を禁止し

若くは制限す、或は特定時間内に於て該街路に浴び、その兩方向に運轉さるべき乗合自動車の車数を制限す。

(b) 或る街路上に於て乗合自動車の有料運轉に従ふべき所有者を特定し、前項に定めたる乗合自動車の運轉車数を此等の所有者の間に配分す。

(c) 本規程の実施を確實ならしめむがため大臣が必要と認むる権限を免許當局に付與す。尙本規定に定めたる方法と様式とを以つて前記の如く自動車に加へられたる制限を廢棄若くは緩和すべき規定をも定むることを得。

第三項 前項の規定に基き、自動車所有者が、その簡條書に對し更改をなすの必要を生じたる場合該所有主は、前條に規定する四週間の期間を經過せざる場合に於ても、その簡條書に對し必要なる更改をなすを得。

第四項 自動車の所有者が本條の規定に準據せず若くは之れに違犯したる場合は、即時判決を以つて五磅以下の科料に處す。本條の規定に抵觸し科料に處せらるる事、二回以上に及ぶ時は、免許當局は大臣に對し之を上告す。免許當局は大臣の指令ありたる場合は、該違犯者に對して既に下附したる場合は、乗合自動車の運轉免許證を廢棄又は停止する事を得。

但し右の科料に關する訴訟手續は免許當局又は官憲に限り之を行ひ得るものとす。

第五項 或る街路若くはその一部を制限街路となすに先立ち、或は本條に基きて何らかの規程を設くるに先立ち、大臣は、その指令又規程をなすの意思ある事を、關係當事者に對し、最も適切なる方法を以て、豫示すべきものとす。

然る後大臣はこれを諮問委員會に諮り、これが助言と報告を受くべし。

第八條

第一項 正規業務を行ふの外、一切の運轉業務に従はざるを條件とし、乗合自動車の運轉免許證をうけたる個人は、大臣の要求する統計表を作製し業務報告を大臣に對し提出するの責務を有す。

第二項 大臣は、(一)大臣の入手したる事業報告書、(二)該報告書に關する説明、(三)該事業の成績の説明を内容とする報告書を毎年作製しこれを議會に提出すべし。乗合自動車の運轉免許證所有者は大臣が本法に基き前記の報告書其の他を作製するに就き必要とする報告、會計簿、書類、帳簿を大臣に提出すべし。

第三項 本條の規定に基き個人に加へられたる義務を履行せしめんとする大臣の指令は、大臣の申請により高等法院によつて行はるべきものとす、但し大臣は一八五四年鐵道運河輸送法第三條の手續を以て申請すべし。

第九條 常任交通巡查が倫敦交通地域内の街路上、一定の場所に於て、交通取締に従事せる場合、何

らかの車を驅る個人が故意に車を止めず若くはこれを拒み或は指命されたるにも拘らず、限定走行路を守らざる時は、即時判決を以つて五磅以下の科料に處す。

第十條

第一項 ロンドン市内及びその近傍の交通雑沓を緩和し交通の便宜を圖らんがため、大臣はロンドン交通地域内の一定の地方又は、一定場所若くは一定街路に限り有効たるべき諸種の規定を設くるを得。但し該規程は本法附則第三號に規定したる事項に關すべし。尙特定の時に限り若くは特定の場合に限り、適用さるべき特別規程をも設くるを得。

第二項 大臣の定めたる規程と同じ事項を取扱へる其他の法令(公法、地方法、私法)附令及び規定の諸條項を停止若くは更改する規定を設くるを得。

前記の附令又は規程の設定權に關する法令は、それらの法規にして、大臣の定めたる規程と同場所又は同一街路に適用する限り、これを停止又は更改する得。

第三項 前項の規程中に一條項を設け該規程の違犯者に、初犯の場合に於ては二十磅以下、再犯の場合に於ては五十磅以下の即時科料を課するを得。尙該違犯行為が繼續する場合は、該規程中に定めたる様式を以つて、違犯通告をなしたる後、違犯行為の繼續する限り、一日に付き五磅以下の科料に處す。

第四項 本條に基き何らかの規程を設くる場合に於ては、大臣は、豫め、これを諮問委員會に諮り之が助言と審査報告を俟つべし。

第五項 大臣に於て交通巡查に對し、新職務を附加すべき、何らかの規程を本條に基き設けんとする場合に於ては、豫め、これを當該大臣に諮るべきものとす。

第六項 本條に基き何らかの規程を設くるに就いては、本法に定めたる一切の條項に準據せるものたるべし。

第七項 本條に基き定められたる規程は、その成案と同時に、何れかの議院に提出さるべきものとす。該規程の提出後議院に於て、これが審議を開始したる日より廿一日を出でざる時に於て樞密院に對しこれが廢止請願の提出をみたる時は、これを廢止するを得べし、然る時は、本法の規定如何を問はず無効となるものとす。

第十一條 本法に基き大臣若くは諮問委員會若くは委員が、その權限及び職務執行上に關して蒙りたる一切の經費(大臣が任命して委員會の下に置きたる事務員及び雇の俸給及び大藏省の査定したる給與額を含む)は大藏省に於て査定する限り、道路基金より支出さる可し。

第十二條 本法中の用語は、本文中に特別の定義なき限り、左の語義を有するものとす。

街路若くは道路とは、公道及び之を通せる橋梁、小道、厩園(Mews) 歩道、衢園(Square)

中園 (Court) 通路 (直通路たるを否とを問はず) を言ふ。

街路若くは道路に關し、此處に道路當局とは、州會、ロンドン市會、市邑會、若くは市區會にして街路若くは道路を維持し或はこれと改修すべき義務のあるものを言ふ。

乗合自動車とは、あらゆる乗合自動車、長形馬車、ワゴネット(四輪、車蓋なし。又は車蓋を取り外すを得一頭或は數頭曳くもの側面に相對する席)、ブレイキ、驛馬車、及び電車に非らざる其他の車馬にして、特定乗車料金を以つて乗客を輸送すべきものを言ふ。

乗合自動車に關して、免許當局とはロンドン市及び警視廳の管轄地方を含む地域内に於ける乗合自動車に關し、一八六九年メトロポリタン公衆馬車法に基き當該大臣の任命したる免許當局を言ふ。

企業者とは、地方若くは公共團體、會社個人にして、下水、上水、瓦斯、電氣、電鐵其他の公共事業を行ふ上に於て街路を毀開すべき權限あるものを言ふ。

第一三條 本法は、一九二四年ロンドン交通法案と呼ばれるべし、本法は、その指定の日より効力を生ずるものとす、指定の日は、一九二四年十月一日より遅延するを得ず。但し、その期日に就ては、大臣これを選定す。本法の諸條項に關し、夫々異なる選定日を定むるを妨げず。

附 則 第一號

ロンドンの交通地域

ロンドンの交通地域は左の地方を包含す。

- (1) The Administrative County of London
- (2) The Administrative County of Middlesex
- (3) The County Boroughs of Croydon, East Ham, and West Ham
- (4) The Administrative County of Berks 中左記の地方
 - The Borough of New Windsor
 - The Rural District of Windsor
 - The Parish of Winkfield in the Rural District of Easthampsted
- (5) The Administrative County of Buckingham 中左記の地方
 - The Urban Districts of Peaconsfield, Eton and Slough
 - The Rural District of Eton

- The Parishes of; Amersham, Chalfont St Giles, Chalfont St. Peter Chenies and Penn;
Coleshill Hamlet and Seer Green Chapelry in the Rural District of Amersham
- (6) The Administrative County of Essex 中左記の地方
The Urban Districts of; Barking Town, Brentwood, Buckhurst Hill, Chingford,
Epping, Grays Thurrock, Ilford, Leyton, Loughton, Romford, Tibury, Waltham,
Holy Coass, Walthamstow, Wanstead and Woodford
The Rural Districts of; Billericay, Epping, Ongar, Orsett and Bomford
- (7) The Administrative County of Hertford 中左記の地方
The Boroughs of; St Albans, Hertford and Watford
The Urban Districts of; Barnet, Bushey, Cheshunt, Chorleywood, East Barnet, Valley,
Harpenden, Hoddesdon, Rickmansworth and Ware
The Rural Districts of Barnet, Hatfield, Hertford, St Albans, Ware, Watford and
Welwyn and the detached part (lying between the Rural Districts of Ware and
Epping) of the Parishes of High Wych in the Rural District of Hadham
- (8) The Administrative County of Kent 中左記の地方
The Boroughs of Bromley and Gravesend
The Urban Districts of; Beckenham, Bexley, Chislehurst, Crayford, Dartford, Erith,

- Northfleet, Penge, Sevenoaks, and Sidcup
The Rural Districts of Bromley and Dartford
The Parishes of; Brasted (excluding the detached portion), Chevening, Dnnton Green,
Halstead, Kensing, Otford, Riverhead, Seal, Sevenoaks, Weald, Shoreham, Sundridge
and Westerham in the Rural District of Sevenoaks
- (9) The Administrative County of Surrey 中左記の地方
The Boroughs of; Guildford, Kingston-upon-Thames, Reigate, Richmond and Wim-
bledon
The Urban Districts of; Barnes, Beddington and Wallington, Carshalton, Caterham,
Chertsey, Coulsdon and Purley, Dorking, East and West Molesey, Egham Epsom,
Esher and the Dittons, Ham, Leatherhead, Merton and Morden, Mitcham, Surbiton,
Sutton, The Maldonsand Coombe, Walton-upon-Thames, Weybridge and Woking
The Rural District of Epsom;
The Parishes of Blisley Byfleet, Pyrford and Thorpe in the Rural District of Chertsey;
The Parishes of Dorking Rural, Effingham and Mickleham in the Rural District
of Dorking;
The Parishes of Addington, Bletchingley, Chelsham, Crowhurst, Farleigh, Godstone,

(except the detached portion), Limpsheld, Oxted, Tandridge (except so much of the said Parish as lies to the south of an imaginary straight line drawn from the point where the western boundary of the said Parish joins the southern boundary of the Parish of Godstone to the point where the eastern boundary of the said Parish joins the southern boundary of the Parish of Crowhurst), Tatsfield, Tulse, Warlingham and Woldingham in the Rural District of Godstone;

The Parish of Artington, East Clandon, East Horsley, Nerrow, Ockham, Pirbright, Send and Ripley, West Clandon, West Horsley, Wisley and Worplesdon; and part of the Parish of Compton in the Rural District of Guildford;

The Parishes of St. Martha (Chilworth) and Shalford in the Rural District of Hambledon;

The Parishes of Betchworth, Buckdon, Chaldon, Chipstead, Gattou, Mersham, Nutfield and Walton-on-the-Hill; and Kingswood Liberty in the Rural District of Reigate.

附 則 第 二 號

第一部

諮問委員会に附託さるべき諸事項

副委員が諮問委員会に加はりて、審議すべき事項

- (a) ロンドン交通地域内の交通機關を圓滑に統一し、以つて公衆の最大利益を招致せんがため、全ての交通機關並びに其の經營者をして一致協力せしむるの件
- (b) ロンドン交通地域内に於ける路面交通の妨害をなす諸原因の調査、並びにこれが除去又は緩減方策の件
- (c) 現行法令、規則、規定、附令を改正、又は單純化し、或は之を集成又は擴張して、ロンドン交通地域内の路面交通を調整するの件
- (d) ロンドン交通地域内の路面交通に關し新規則、附令、又は規定（速度の制限をも含む）の制定の件

- (e) 陸橋の架構に際し充分なる明高アキダカ(Headroom)を設備せしむるの件、又は充分なる明高を有せざる構造(街路を横切るもの)を適宜に特示し、且之を照明せしむるの件。
- (f) 各種の交通機關を種々の状態の下に置いて、これが效用を比較するの件。

第二部

本法に定めたる副委員又は大臣の新に任命せる一名若くは數名

の副委員が諮問委員に加はりて審議すべき件

- (g) ロンドン交通地域内に於ける現在の道路交通系統を開發、改良、擴張するの件
- (h) ロンドン交通地域内に於ける、現在の交通系統を開發、又は擴張するの件或は新交通系統設定の件。
- (i) ロンドン交通地域内の路面交通に關し大臣の有する權限行使の件

第三部

副委員が諮問委員會に參與せざる諸事項

- (j) ロンドン交通地域内に於ける道路上に建設線、又は街路線を制定するの件。又は道路擴張の爲めにする設備の件。並びに道路定置の件。
- (k) ロンドン交通地域内の各種道路當局間に、道路の開発、改良、又は延長計畫費を等分せよとの諸種建議を審議するの件。

附 則 第三 號

大臣が規則を定むべき諸事項

- (1) 全ての又は或る種の交連機關の運轉線を特定の地點間に限り又はその運轉を特定の時間内に限定するの件
- (2) 或る街路を選定し其の街路上では或る種の車馬をして全然又は特定時間内に限り運輸業務に従はしめざるの件。
- (3) 速度、又は型式の異なる車馬の相互關係を調整するの件。
- (4) 全ての又は或る種の車馬をして方向轉換をなさしめざる場所を特定するの件、又は規定の條件に準據する限り、之が方向轉換を許す場所を特定するの件
- (5) 重量の異常に重き荷物又は異常に嵩張れる荷物の路上運搬を許可すべき條件、又は時間を持定するの件
- (6) 或る種の車馬、又は一般の車馬に對し、街路上に於て荷物の積下を許可すべき條件又は時間を

特定するの件。

- (7) 或る種の車馬又は一般の車馬が荷貨又は商品を集散せんがため一般街路上又は特定街路上に停止する時間並びに條件を特定するの件。
- (8) 一般の車馬又は或る種の車馬に對し、塵芥の路上集攝を許可すべき條件、並びにその時間を特定するの件。
- (9) 同方向又は異方向に走る車馬間に於て遵守すべき規則、又は一の車馬が他の車馬を横斷するに際し、遵守すべき規則を定むるの件
- (10) 街路で馬、牛、羊又は他の獸物を驅り得る條件、並びに時間を定むるの件。
- (11) 交通標示を樹立し、又は顯示し或はこれを撤去せしむる事、その標示の形式、計畫又は性質を規定するの件。
- (12) 破壊したる車馬に關する件。
- (13) 従者なき一般の車馬又は或る車馬に關する件。
- (14) 車馬又は或る種の車馬が全然又は或る時間内に限り待止し得ざる場所を限定するの件。
- (15) キャブの分位道路、乗合自動車オムニバス及び其他の交通機關の分位道路とその停車位置の件、(註一分位道路とはその通行を許可されて居る道路を意味す)

- (16) キャブの分位道路以外の街路に於て、キャブ又は貨馬車ハックネーの運輸業務をなさしめざるの件。
- (17) 車獣の使用を制限すること、交通の妨害又は交通事故の原因となるが如き廣告業務サント*に従ふ廣告人等の制限の件
- (18) 街路工事の照明並びに監視の件
- (19) 街路上に於ける運輸の圓滑を妨げ、若くは車馬又は乗客に危険なる工作物、或は物體の樹立、据置、又は撤回の件。
- (20) 街路上で乗物を待ち又は興行物の開場を待てる入々を縦列せしむるの件。
- (21) 警察、地方又は其他の當局に権限を付與し、或る個人が規定に準據し得ざる立場に居る時、これを幫助せしめむること、之がため右の當局が負担した費用を總括して該個人より收取する件。

終